Actieagenda Schiphol



Actieagenda Schiphol

Inhoud



Foto: Rijksoverheid Mediatheek

1. Inleiding – Waarom een Actieagenda?

1.1 Samen de positie van de mainport Schiphol versterken

De luchtvaartsector is een sector waar Nederland trots op mag zijn. Dit jaar is daar alle aanleiding voor, want Schiphol bestaat honderd jaar. Wat begon met vier houten loodsen op een akkerveld is uitgegroeid tot een van de grootste en modernste luchthavens ter wereld met een zeer uitgebreid netwerk van verbindingen, mede dankzij de *hubcarrier* KLM.

De mainport Schiphol is onmisbaar voor onze economie: direct levert het meer dan honderdduizend banen op, maar indirect nog veel meer als internationaal knooppunt van mensen, handel en kennis. Los van deze cijfers voelen veel mensen zich nauw verbonden met Schiphol. Datzelfde geldt voor de hubcarrier KLM. Ze bestaan al zo lang, en zijn zulke sterke merken, dat ze mede de Nederlandse identiteit bepalen. Daarom zijn discussies over de toekomst niet alleen zakelijke discussies.

De positie van de mainport Schiphol is nog altijd sterk, maar de toekomst is onzeker. De ontwikkeling van de Aziatische markt en de opkomst van de Golfstaten zorgen voor een andere verhouding in de mondiale luchtvaart. Er komen nieuwe grote luchtvaartmaatschappijen op de markt, net als nieuwe hubluchthavens buiten Europa. Ook zijn de budgetmaatschappijen in opkomst en is er felle concurrentie op de Europese routes.

Het kabinet wil de goede positie van de mainport Schiphol verder versterken. Ook andere partijen vragen hier om. Dit vraagt een krachtige samenwerking tussen alle betrokken partijen. Met deze Actieagenda verkennen we daarom de kansen en bedreigingen voor de mainport en geven we aan welke maatregelen Rijk, luchtvaartsector en andere partijen nemen om antwoord te geven op de belangrijkste vragen van dit moment. Hoe behouden en verbeteren we onze verbindingen met de rest van de wereld? Hoe handelen we de groeiende hoeveelheid luchtverkeer af, in de lucht en op de grond? Op welke manier kunnen we de kosten concurrerend houden? Op welke manier kunnen we duurzaamheid en innovatie bevorderen? Welk perspectief kunnen we geven voor het bouwen van nieuwe woningen in de regio Schiphol in relatie tot de ontwikkeling van de luchthaven?

1.2 Groeiperspectief

In de snel veranderende mondiale economie is de concurrentiekracht van Nederland en het Nederlandse bedrijfsleven cruciaal. De ontwikkeling en groei van de economie vormt de basis voor de werkgelegenheid, welvaart en voorzieningen in Nederland. Nederland beschikt over tal van bedrijven en sectoren die wereldwijd opereren en exporteren, door een gunstige ligging en een goed vestigingsklimaat en door een goed opgeleide beroepsbevolking.

Om de economie verder te versterken en te faciliteren is internationale bereikbaarheid voor mensen en goederen van cruciaal belang. Luchtvaart voorziet voor een belangrijk deel in deze intercontinentale en Europese bereikbaarheid en draagt er zodoende aan bij dat Nederland een aantrekkelijke vestigingslocatie is en blijft voor internationale bedrijven. Via internationale verbindingen door de lucht blijft Nederland aangesloten op de belangrijkste bestaande en nieuwe economische centra in de wereld en worden organisaties in Nederland in staat gesteld internationaal actief te zijn, handel te bedrijven, investeringen te doen en kennis uit te wisselen. Van zakelijke dienstverlening tot logistiek, van high tech tot creatieve industrie. Ook individuele consumenten kunnen via de internationale verbindingen over de hele wereld reizen.

De internationale verbindingen door de lucht worden in Nederland primair aangeboden via Schiphol en daaraan gekoppeld de luchthaven Eindhoven en vanaf 2018 de luchthaven Lelystad. Met name Schiphol brengt als knooppunt van verbindingen veel internationale bedrijvigheid met zich mee. De luchthaven en de daaraan verbonden economische activiteiten fungeren daarmee als een belangrijke motor voor de Nederlandse economie.

Het kabinet ziet de grote potentie die de mainport Schiphol heeft voor de Nederlandse economie. Om deze potentie verder uit te bouwen is het cruciaal om de mainport concurrerend te houden. Zeker omdat het belang van luchtvaart de komende jaren alleen maar zal toenemen. Het is in de eerste plaats aan de Nederlandse luchtvaartsector om de concurrentie aan te gaan. Het kabinet ziet het als zijn verantwoordelijkheid om daarbij de beste omstandigheden te creëren voor een sterke mainport.

Dat betekent onder andere dat de luchtvaartsector de ruimte in Nederland moet krijgen om te groeien, nu en in de toekomst. De vraag naar luchtvervoer van en naar Nederland, en specifiek op Schiphol, neemt de komende jaren toe. Deze verwachting komt onder meer naar voren in de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) die in 2015 is uitgevoerd door het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Ook de Verkenning Marktontwikkelingen Luchtvaart – die in 2014 door de luchtvaartpartijen in de Omgevingsraad Schiphol is uitgevoerd – en prognoses van de luchthaven Schiphol gaan uit van een toename van de vraag naar luchtvervoer.

Op basis van analyses van de luchtvaartsector wordt uitgegaan van een gemiddelde jaarlijkse groei in het aantal vliegtuigbewegingen voor Schiphol tussen de 1,5% en 2,2%. De WLO komt zelfs hoger uit. Het kabinet heeft de ambitie om de groeiende vraag te accommoderen in Nederland, meer specifiek op de luchthavens Schiphol, Lelystad en Eindhoven. Uiteraard dient dit te gebeuren in balans met de omgeving en binnen de kaders van veiligheid en duurzaamheid. We gaan de uitdaging aan om dit mogelijk te maken, zodat Schiphol ook in de toekomst kan concurreren met de bestaande luchthavens in Europa en met nieuwe luchthavens in Turkije en de Golfstaten. Voor de korte termijn zijn hiervoor al keuzes gemaakt en voor de (middel)lange termijn willen we samen met de luchtvaartsector en andere betrokken partijen werken aan een slimme toekomstbestendige aanpak voor het groeivraagstuk.

1.3 Uitgangspunten

Voor een groot deel is en blijft ons beleid gebaseerd op de Luchtvaartnota. Deze Actieagenda Schiphol is een aanvulling daarop. Lopende acties zijn in kaart gebracht en aangevuld met nieuwe acties. Hierdoor ontstaat er een actueel integraal overzicht van wat het Rijk en de luchtvaartsector doen om de concurrentiepositie van Schiphol te versterken.

Voor de totstandkoming van de Actieagenda hebben wij de luchtvaartsector en diverse andere partijen geraadpleegd, onder wie regionale overheden, werkgevers, milieuorganisaties en bewoners. Ook hebben er brainstormsessies plaatsgevonden met experts op luchtvaartgebied.

Om ondanks alle verschillende belangen, invalshoeken en visies, te komen tot één Actieagenda is een complex en uitdagend proces. Maar die complexiteit mag ons niet verlammen. Het gaat om de beste omstandigheden voor een sterke mainport: waar het kan geven we een duw in de goede richting. Zodat Nederland ook in de toekomst kan profiteren van een goede luchthaven Schiphol, een uitgebreid netwerk van bestemmingen en de kansen die de groei van de wereldwijde luchtvaart biedt. Dat is de inzet van deze Actieagenda.

2. Uitgangspositie – Wat zijn de feiten?

2.1 Het economische belang van Schiphol

De bijdrage van de mainport Schiphol aan de Nederlandse economie en maatschappelijke welvaart is groot. Bedrijven die actief zijn in de luchtvaart, luchthavenactiviteiten en toeleveranciers leveren Nederland veel banen op. In onderzoek dat in opdracht van het Rijk is uitgevoerd, wordt de toegevoegde waarde van Schiphol geschat op € 9 miljard en het aantal banen op ruim honderdduizend. Nemen we de betekenis van het vestigingsklimaat mee, dan komen we tot een toegevoegde waarde van € 27 miljard en meer dan 300.000 arbeidsplaatsen.[1] Goede internationale bereikbaarheid via directe verbindingen maakt Nederland een internationaal knooppunt voor stromen van handel en een aantrekkelijke vestigingsplaats voor ondernemingen. Vooral Europese hoofdkantoren en distributiecentra, en specifieke sectoren als toerisme en congressen, handel en verhandelbare diensten hebben veel baat bij rechtstreekse luchtverbindingen. Voor veel bedrijven is dit een cruciale factor bij de keuze om zich in Nederland te vestigen. Ook voor individuele consumenten levert het netwerk van verbindingen veel op, omdat zij via het netwerk vele bestemmingen over de hele wereld kunnen bereiken. Het economische en maatschappelijke belang van de mainport is evident.

[1] Bijvoorbeeld van McKinsey/BCG (2011) en ACI/Intervistas (2015). Zij komen tot veel hogere cijfers dan Decisio (2015) doordat in die studies onzekere indirecte bijdragen aan de economie zijn meegenomen. Voor de kwantificering hiervan bestaat echter geen eenduidige methodiek. De cijfers van Decisio betreffen het deel van de economische bijdrage van Schiphol waarover geen discussie bestaat. De door Decisio gehanteerde methodiek wordt gesteund door het Centraal Planbureau.



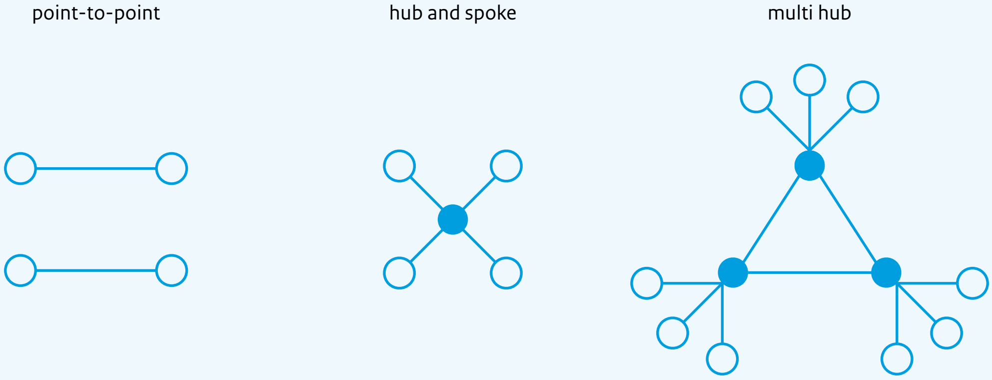
2.2 De uitgangspositie van Schiphol is sterk

Met ruim 58 miljoen passagiers was Schiphol in 2015 de vierde luchthaven van de Europese Unie (EU) en de veertiende luchthaven van de wereld qua passagiersaantallen. Wat vrachtvervoer betreft is Schiphol na Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle de derde luchthaven van de EU. Via Schiphol waren in 2015 maar liefst 322 bestemmingen direct te bereiken: 188 binnen Europa en 134 intercontinentaal. In de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2015 wordt geconcludeerd dat de kwaliteit van het netwerk op Schiphol (de connectiviteit) in 2015 sterker is toegenomen dan op andere grote concurrerende luchthavens in de EU. De netwerken van Dubai en Istanbul ontwikkelen zich echter nog sterker. Schiphol Group verwacht voor 2016 een groei van circa 6% van het aantal passagiers. Naar verwachting zal Schiphol ook de jaren daarna het aantal reizigers (fors) zien toenemen. Dit blijkt onder meer uit de eerder genoemde prognoses van het CPB en PBL, uit de Verkenning Marktontwikkelingen Luchtvaart en uit prognoses van de luchthaven Schiphol. Schiphol presteert verder financieel goed en maakt een behoorlijke winst.

Transferverkeer is essentieel voor Schiphol

Vanaf Schiphol is een bijzonder groot aantal bestemmingen rechtstreeks te bereiken. Zeker in verhouding tot de relatief kleine thuismarkt. Dit komt doordat Schiphol een transferluchthaven is, een knooppunt waar veel passagiers overstappen onderweg van of naar bestemmingen buiten Nederland. Dankzij het grote aandeel transferpassagiers is het voor de hubcarrier mogelijk gedurende het hele jaar een hoogfrequent, fijnmazig netwerk van directe verbindingen te vliegen. Daarvan profiteren passagiers die Nederland als vertrekpunt of eindbestemming hebben.

Figuur 1: het point-to-point en het hub-and-spoke model



Schiphol heeft een relatief kleine thuismarkt en is daarom meer dan veel andere Europese luchthavens afhankelijk van transferverkeer. Ter illustratie: 40% van de Schiphol passagiers is transferpassagier, van hubcarrier KLM is dat zelfs 65%. Transfer is de drijver achter het netwerk op Schiphol, maar het maakt de luchthaven ook kwetsbaar. Transferpassagiers zijn extra prijsgevoelig. Zij kunnen gemakkelijk kiezen voor een overstap op een andere luchthaven. En wijzigingen in de vraag op de ene route werken door op het gehele netwerk van verbindingen van en naar Nederland. Om het transferverkeer op Schiphol in stand te kunnen houden is onder meer een concurrerend niveau van luchthaventarieven en overheidsheffingen van groot belang.

Het wegvallen van de hubfunctie van Schiphol zou grote gevolgen hebben voor de internationale bereikbaarheid van Nederland. 40% van het verkeer op Schiphol zou in dit geval verdwijnen, waarbij met name intercontinentale bestemmingen zouden wegvallen. Een verslechtering van het netwerk van verbindingen kan grote gevolgen hebben voor het aantal passagiers dat Nederland als vertrekpunt of bestemming heeft, zowel zakelijk als toeristisch. Dit is slecht voor de Nederlandse economie en voor ons vestigingsklimaat.

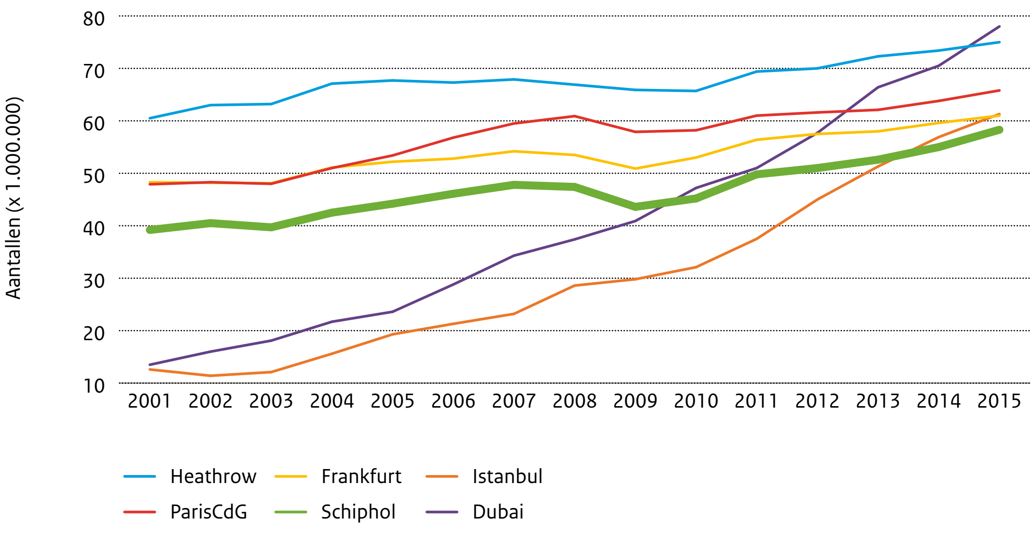
Sinds het jaar 2000 is het aantal Europese hubluchthavens afgenomen. Ervaring leert dat het verlies van een hubfunctie op een luchthaven onomkeerbaar is. Dit heeft onder meer te maken met de beperkte beschikbaarheid van goed op elkaar aansluitende slots, verkeersrechten, en de hoge investeringskosten die nodig zouden zijn om een nieuwe hubcarrier op te zetten. Voor het behoud van het brede netwerk aan verbindingen van Schiphol is de positie van hubcarrier KLM dan ook essentieel.

2.3 De uitdagingen voor de mainport

De vraag naar luchtvervoer zal de komende jaren in opkomende markten significant harder groeien dan in Europa. Dit geldt in het bijzonder voor Azië, onder meer door sterke groei van de economie. De luchthavens in onder andere Dubai en Istanbul profiteren van hun geografische ligging tussen de opkomende markten in Azië en de bestaande grote Europese markt. Zij groeien bovendien harder dan de totale markt door het verplaatsen van bestaande verkeersstromen richting de eigen luchthaven. In deze landen wordt fors geïnvesteerd in de (ver)bouw van megaluchthavens. De sterk groeiende homecarriers Emirates en Turkish Airlines hebben een vergelijkbaar businessmodel als KLM op Schiphol: het internationale transfermodel. Van hen ondervindt de hubcarrier van Schiphol in toenemende mate concurrentie, vooral op de intercontinentale markten. Daarbij moet worden onderkend dat Europese luchtvaartmaatschappijen volgens de mondiale koepelorganisatie voor luchtvaartmaatschappijen (IATA) gemiddeld een relatief lage winstmarge hebben (1,3% in 2014).

Liberalisatie van de interne markt binnen de EU heeft geleid tot nieuwe luchtvaartmaatschappijen, nieuwe bedrijfsmodellen en lagere tarieven. Vooral het zogenoemde *point-to-point* verkeer is hierdoor sterk toegenomen, in het bijzonder via het *low cost* model. Met name in Europa worden routes hierdoor frequenter bediend en is ook het aantal directe bestemmingen beperkt toegenomen. De andere kant van de medaille is echter dat het Europese *feeder*-netwerk voor intercontinentaal transferverkeer op Schiphol hierdoor onder druk is komen te staan.

Figuur 2: passagiers op grote hubluchthavens 2001-2015



Ook concurrerende luchthavens binnen Europa zitten niet stil. Zij investeren samen met hun overheden in uitbreiding van capaciteit, verbetering van kwaliteit en in de landzijdige en luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthavens. Daarnaast voeren zij waar mogelijk tariefverlagingen door om zichzelf aantrekkelijk te maken voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers. Toenemende drukte op de luchthaven en in het luchtruim stelt ons bovendien voor uitdagingen om ook in de toekomst voldoende capaciteit te hebben en om onze ambities ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en CO_2 uitstoot waar te blijven maken. Technische en operationele innovaties zijn hiervoor essentieel.

2.4 Samen staan we sterk

De rol van het Rijk
Het Rijk schept optimale randvoorwaarden voor de Nederlandse luchtvaart via wet- en regelgeving en toezicht- en handhaving. Daarnaast worden afspraken gemaakt met belanghebbende partijen, worden prikkels ingebouwd en eventueel stimuleringsmaatregelen genomen. Afhankelijk van het vraagstuk en het schaalniveau waarop zich dat voordoet (internationaal, Europees of nationaal) bepaalt het Rijk welk sturingsinstrument wordt ingezet. Hierbij worden vraagstukken in samenwerking door de meest betrokken ministeries zoveel mogelijk integraal benaderd, waarbij het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) als verantwoordelijk ministerie voor het luchtvaartbeleid als spin in het web een regierol vervult. Het ministerie van Economische Zaken (EZ) is nauw betrokken vanwege de cruciale rol van de mainport Schiphol voor de Nederlandse economie en meer specifiek het vestigingsklimaat. De ministeries van Veiligheid en Justitie (VenJ) en Defensie zijn betrokken vanwege vraagstukken op het gebied van security en grensbewaking en Defensie ook voor vraagstukken ten aanzien van het luchtruim. Daarnaast wordt het publiek belang geborgd door het aandeel van de Staat in de NV luchthaven Schiphol. De Staat is via het ministerie van Financiën met 69,7% van de aandelen meerderheidsaandeelhouder. Daarnaast bezit de Staat 5,9% van de aandelen van KLM en is de Staat eigenaar van het zelfstandige bestuursorgaan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

De internationale bereikbaarheid van Nederland via het hoogwaardige netwerk van verbindingen dat op Schiphol wordt aangeboden, is een publiek belang. Verschillende aspecten rond Schiphol raken dat publieke belang, zoals security, luchtvaartveiligheid, bereikbaarheid per weg en spoor, duurzaamheid en het zorgen voor een goede leefomgeving in de regio. In de Luchtvaartnota is het belang van de mainport Schiphol uitvoerig beschreven en ook de rol van de overheid daarbij. Er is aangegeven dat alleen met een gezamenlijke inzet van de overheid en alle partijen in de luchtvaartketen een optimale netwerkkwaliteit en een concurrerende en duurzame luchtvaart gerealiseerd kunnen worden. Het kabinet onderschrijft het belang van een goede samenwerking met de luchtvaartsector, kennisinstituten en belanghebbende partijen zoals regionale overheden en brancheorganisaties. Een illustratie hiervan is de Omgevingsraad Schiphol (ORS), waar door overheden, de luchthaven, bewoners, de luchtvaartsector, branche- en milieuorganisaties wordt gesproken over de ontwikkeling van de luchthaven.

Samenvattend

- Schiphol is van groot belang voor de bereikbaarheid van Nederland en voor onze economie.
- De uitgangspositie van Schiphol is sterk.
- Transferverkeer is de drijvende kracht achter het netwerk op Schiphol, maar maakt de mainport ook kwetsbaar.
- De mondiale luchtvaart verandert: markten verschuiven, nieuwe bedrijfsmodellen komen op.
- Een goede samenwerking tussen alle belanghebbende partijen is essentieel. Het Rijk schept hiervoor de optimale randvoorwaarden.

3. Versterken van het netwerk en de economie

Uit diverse onderzoeken blijkt dat er een positieve relatie is tussen de netwerkkwaliteit en de economische ontwikkeling van een regio. Door gevarieerde en frequente verbindingen aan te bieden, verbetert het vestigingsklimaat en wordt het aantrekkelijker voor internationale bedrijven en kenniswerkers om zich in Nederland te vestigen en te investeren.

De luchtvaartsector is verantwoordelijk voor het realiseren van het netwerk van luchtverbindingen op Schiphol. Luchtvaartmaatschappijen brengen verbindingen tot stand en maken daarbij continu een bedrijfseconomische afweging of deze verbindingen voldoende interessant zijn en blijven om te exploiteren. Schiphol en de LVNL faciliteren luchtvaartmaatschappijen door infrastructuur en faciliteiten beschikbaar te stellen. Het Rijk schept de luchtvaartpolitieke randvoorwaarden, die luchtvervoer (van zowel passagiers als vracht) mogelijk maken.

3.1 Luchtvaartpolitiek beleid

Het Rijk is verantwoordelijk voor het verlenen en verkrijgen van luchtverkeersrechten voor zowel passagiers- als vrachtvervoer en voor de noodzakelijke vergunningverlening. Bevordering van de netwerkkwaliteit is het primaire streven. Het afwegingskader hiervoor is vastgelegd in de Vergunningennota Luchtvaart (2009) en de Beleidsregel vergunningen voor geregeld en ongeregeld luchtvervoer. Luchtvracht levert een belangrijke bijdrage aan de netwerkkwaliteit op Schiphol en aan het rendabel maken van bepaalde verbindingen, omdat vracht in de buik van een vliegtuig kan worden meegenomen *(bellyvracht)*. Hiermee versterken het passagiers- en vrachtvervoer elkaar.

Luchtverkeersrechten en luchtvaartverdragen: situatie in Nederland

- Luchtverkeersrechten voor geregeld luchtvervoer (lijndiensten) kunnen worden uitgewisseld op basis van bilaterale en multilaterale luchtvaartverdragen. Bij bilaterale verdragen onderhandelt Nederland zelf met derde landen. Bij multilaterale verdragen onderhandelt de EU (mede namens Nederland) met derde landen. Daarnaast kan Nederland toestemming geven voor ongeregeld luchtvervoer (chartervluchten), buiten de juridische kaders van een luchtvaartverdrag om. In alle gevallen betreft het bewuste keuzes om met andere landen rechten en plichten uit te ruilen voor luchtvaartmaatschappijen.

- Huidige multilaterale afspraken:
  - Binnen Europa hebben alle EU luchtvaartmaatschappijen het recht vervoersrechten uit te voeren op alle routes in de EU, ook op routes binnen elkaars lidstaten;
  - Daarnaast hebben de EU en haar lidstaten *open skies* verdragen afgesloten met onder andere de Verenigde Staten, Canada, Marokko, Jordanië en Israël.

- Huidige bilaterale afspraken:
  - De Nederlandse luchtvaartverdragen verschillen per land sterk van aard. Sommige zijn zeer open zoals bijvoorbeeld met Mexico, andere zijn restrictiever van aard zoals bijvoorbeeld met Argentinië.

- Het Rijk gaat zelf over de bilaterale relaties met derde landen waarmee geen EU akkoord bestaat en de EU niet in onderhandeling is.

Om het netwerk te versterken zet het kabinet in op de volgende acties:

Verlenen van onderhandelingsmandaten voor EU-brede luchtvaartovereenkomsten met onder andere de Golfstaten en Turkije in lijn met de EU Aviation Strategy.

Voor onderhandelingsmandaten voor EU-brede luchtvaartovereenkomsten ziet Nederland als uitgangspunt dat deze alleen worden verleend wanneer aantoonbaar is dat een dergelijk EU-breed luchtvaartverdrag toegevoegde waarde heeft voor de EU. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer er sprake is van een ongelijk speelveld waardoor EU luchtvaartmaatschappijen niet onder gelijke concurrentievoorwaarden kunnen opereren. Ook andere EU lidstaten hechten hier sterk aan. Het kabinet hecht grote waarde aan goed functionerende concurrerende markten. Het is van belang dat EU luchtvaartmaatschappijen onder de juiste randvoorwaarden voor eerlijke concurrentie onder open en gelijke voorwaarden kunnen opereren. Het kabinet wil dat de EU luchtvaartovereenkomsten duidelijke en afdwingbare afspraken over eerlijke concurrentie bevatten waarbij vooral transparantie van bedrijfsvoering, de procedure en de mogelijke sancties belangrijk zijn. Deze zijn randvoorwaardelijk voor eventuele afspraken met de EU over meer wederzijdse markttoegang (waar vooral de Golfstaten om vragen). Ook na het verstrekken van de EU onderhandelingsmandaten zal Nederland nauw betrokken zijn bij deze belangrijke onderhandelingen. Na het bereiken van een akkoord moeten lidstaten het eindresultaat bovendien goedkeuren voordat tot ondertekening wordt overgegaan. Dit biedt voldoende mogelijkheden om het belang dat het kabinet hecht aan eerlijke concurrentie te borgen.

Herziening van de EU verordening 868/2004 over subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken van niet-EU luchtvaartmaatschappijen.

De verordening die bedoeld is als bescherming tegen oneerlijke tariefpraktijken wordt op dit moment herzien om deze effectiever te maken. Inzet: verbreden van de reikwijdte van de verordening, verlaging van de bewijsdrempel en het opnemen van effectieve sancties.



Foto: Schiphol Group

3.2 Verbeteren van luchtvrachtprocessen

Mede dankzij de topsector Logistiek faciliteert Nederland maar liefst 3,7% van de wereldhandel.[2] Naast de eigen toegevoegde waarde en werkgelegenheid vervult de sector Logistiek een faciliterende rol bij internationale handel door andere (top)sectoren. Uit onderzoek van Seabury blijkt dat Nederland sterk presteert op het gebied van luchtvracht in vergelijking tot haar economische omvang. De Nederlandse economie maakt 4,9% uit van de totale economie in West-Europa (gemeten in BBP). Het marktaandeel luchtvracht-import (694 kiloton, 17,6%) en -export (356 kiloton, 7,1%) is aanzienlijk hoger.

Samen met de Nederlandse luchtvrachtsector werkt het kabinet aan een zo efficiënt mogelijke afhandeling van luchtvracht via de mainport Schiphol. Daardoor zijn een goede luchthaveninfrastructuur en een efficiënt ketenproces noodzakelijk. Daarnaast is het van belang om het luchtvrachtproduct op en via Schiphol in het buitenland te promoten en Europese Distributie Centra te blijven aantrekken naar Nederland. Schiphol is immers ook een transferluchthaven voor de Europese luchtvrachtsector. Publiek-private samenwerkingsverbanden tussen de verschillende overheidsinstanties (onder andere douane, inspecties) en sectorpartijen zijn hierbij essentieel. Het *Smartgate Cargo/Redesign Cargo* concept levert hier een belangrijke bijdrage aan. Het uitgangspunt is een integrale gebiedsontwikkeling van Schiphol en omgeving, met oog voor bereikbaarheid en ontsluiting. Ook de onlangs gelanceerde vrachtstrategie van Schiphol Cargo is gericht op optimalisatie van de luchtvrachtprocessen op de grond, een leidende rol op het gebied van innovatie en technologie en het versterken van de concurrentiepositie. De vrachtstrategie van KLM sluit hierop aan, waarbij door KLM onder meer geïnvesteerd wordt in de premium sectoren *E-commerce* (kleine pakketjes), expresse (snelle afhandeling) en farmaceutische producten.

---

2 Binnen de topsectoraanpak, onderdeel van het bedrijvenbeleid van het kabinet, zetten de ministeries van EZ, IenM en de Douane – samen met bedrijven en kennisinstellingen – in op het verder versterken van de Nederlandse topsector Logistiek.

Het kabinet zet samen met de luchtvrachtsector in op:

- Het verbeteren van het afhandelingsproces voor vracht. Denk onder meer aan gezamenlijk onderzoek naar de optimalisatie van de aan- en afvoer van luchtvracht tussen Schiphol en het Nederlandse en Europese achterland en innovatieve toepassingen (bijvoorbeeld *tracking and tracing* systemen met temperatuur *tags* en *cool chain* innovatie door de gehele keten om de productkwaliteit beter te behouden).
- Het versterken van keteninformatie. Hierbij wordt ingezet op een neutraal informatieplatform dat door partijen (zoals douane en inspecties) gebruikt kan worden om informatie te delen en de luchtvrachtketen efficiënter, sneller en betrouwbaarder kan maken.
- Gerichte inzet van inspecties. Meer flexibilisering, efficiëntie, meer onderlinge coördinatie en samenwerking van inspecties, waarbij de inspecties van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) beter aansluiten op de wensen van marktpartijen. Welke mogelijkheden er rond de NVWA concreet zijn wordt onderzocht in lopend onderzoek naar knelpunten en efficiëntie en naar tarieven (in opdracht van het ministerie van EZ). Deze onderzoeken zijn voor de zomer van 2016 gereed en worden daarna via het ministerie van EZ aan de Kamer gestuurd.
- Voortzetting van het regelmatig overleg door de Douane met het bedrijfsleven en Schiphol over veranderingen in de logistieke functie van Nederland, zoals de opkomst van e-commerce en toenemend gebruik van technologie. De wijze waarop de Douane hierop en op wijzigingen in wet- en regelgeving anticipeert, is vormgegeven in de meerjarenvisie Grensverleggend van de Douane. In deze visie wordt op de juiste balans gestuurd tussen handhaving en het faciliteren van het bedrijfsleven en het doeltreffend verrichten van controles met een zo minimaal noodzakelijke inbreuk in de logistiek.
- Verdere promotie in het buitenland (door Schiphol, NFIA en handelsmissies vanuit de overheid) van Schiphol als uitmuntende vrachtluchthaven met focus op voor Nederland belangrijke regio's en landen en productstromen (onder andere pharma, bloemen, *high tech* goederen), zoals deze naar voren komen in het onderzoek van Seabury naar kansrijke corridors en luchtvrachtstromen.

De Vrachttafel die het ministerie van IenM jaarlijks organiseert, zal zich in 2016 richten op nadere invulling van de acties die voor de vrachtsector de hoogste prioriteit hebben. De ministeries van IenM en EZ zullen daarbij in samenspraak met de sector inventariseren welke acties mogelijk in aanmerking komen voor medefinanciering vanuit de topsectorenaanpak.

3.3 Vestigingsklimaat Nederland en Holland branding

Het bedrijfsleven en de luchtvaartsector moeten de komende jaren – in wisselwerking – optimaal zien te profiteren van de kansen die de aantrekkende wereldeconomie en de opkomst van nieuwe markten bieden. Het Rijk stimuleert dit als volgt:

- Actieve inzet van de Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA), een uitvoeringsorganisatie van het ministerie van EZ, bij het aantrekken van buitenlandse bedrijven en het promoten van Nederland in het buitenland als een land met een aantrekkelijk investerings- en vestigingsklimaat. De NFIA en haar regionale partners gaan tot 2020 onder de nieuwe noemer *Invest in Holland* meer nadruk leggen op het aantrekken van bedrijven en investeringen uit de topsectoren als Agri & Food, Chemie, High Tech, Life Sciences & Health, ICT en Logistiek. Mede door de inspanningen van de NFIA opende Jet Airways in 2016 een nieuwe vestiging op Schiphol.
- Actieve inzet van het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC) Holland Marketing bij de branding en marketing van Nederland in het binnen- en buitenland. Nederland heeft de ambitie om in 2020 zo'n 16 miljoen (internationale) bezoekers te verwelkomen. Om dit doel te bereiken is het belangrijk dat Nederland een kwalitatief hoogwaardig toeristisch product blijft bieden. Met partners uit de sector en NBTC Holland Marketing werkt het ministerie van EZ aan het bevorderen van het inkomend toerisme, de spreiding van toeristen in tijd en ruimte en de samenwerking binnen de sector. De gastvrijheidssector is van grote waarde voor Nederland. Deze sector heeft een jaarlijkse omzet van € 68 miljard en telt ruim 600.000 banen (waarvan 366.000 voltijdbanen). Een goed toeristisch aanbod draagt bovendien bij aan een positieve beeldvorming over Nederland als vestigingsland voor bedrijven. Via een publiek-privaat samenwerkingsmodel wordt ingezet om een stijging van het aantal buitenlandse bezoekers en bestedingen. Specifiek gericht op China en Zuidoost Azië wordt in een Holland Alliantie door het NBTC samengewerkt met KLM, Schiphol en Amsterdam Marketing.

- Tijdens handelsmissies en andere gelegenheden bij buitenlandse partners worden de uitstekende logistieke voorzieningen in Nederland waarbij Schiphol een sleutelrol speelt onder de aandacht gebracht.
- Het Rijk kijkt samen met Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen op basis van de behoefte van nationale en internationale bedrijven op welke wijze het bestemmingennetwerk verder versterkt kan worden, mede door middel van zogenoemde *white and grey spot* analyses.

Vestigingsklimaat in cijfers

- Van alle bedrijven in Nederland is 1% een buitenlandse vestiging. Buitenlandse bedrijven zorgen maar liefst voor bijna één miljoen arbeidsplaatsen, ofwel, 15% van alle banen in Nederland, en voor ruim een kwart van de totale toegevoegde waarde van het bedrijfsleven.
- Ruim een derde van de omzet en bijna een kwart van de investeringen komen van bedrijven in buitenlandse eigendom.
- Ter illustratie, meer dan 300 buitenlandse bedrijven investeerden in 2015 samen € 1,87 miljard in Nederland. Samen zorgden deze bedrijven voor 9.300 extra banen in Nederland.

Ook regionaal geldt dat de economie en het netwerk van verbindingen van de luchthaven Schiphol elkaar kunnen versterken. Regionale overheden hebben hiertoe de concepten 'Kerncorridor' (verknoping Schiphol, Zuidas, Amsterdamse binnenstad) en 'Logistieke Westas' (verknoping Greenport Aalsmeer, Schiphol en Amsterdamse haven) ontwikkeld. Komende tijd worden deze concepten door de regio verder uitgewerkt. Het kabinet ziet dit als een positieve bijdrage. In de Beleidsnota Mainport en Metropool wordt uitgebreid ingegaan op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio rondom Schiphol. Deze is als bijlage toegevoegd.

Belangrijkste acties

- Inzet op onderhandelingsmandaten voor EU-brede luchtvaartovereenkomsten met onder andere de Golfstaten en Turkije in ruil voor eerlijke concurrentie.
- Ondersteuning herziening Europese verordening oneerlijke tariefpraktijken.
- Verbetering luchtvrachtafhandeling door het innoveren van aan- en afvoer luchtvracht Schiphol en EU-achterland, het verbeteren van keteninformatie en gerichte inzet inspecties.
- Promotie Schiphol en promotie van Nederland als vestigingsland voor bedrijven.

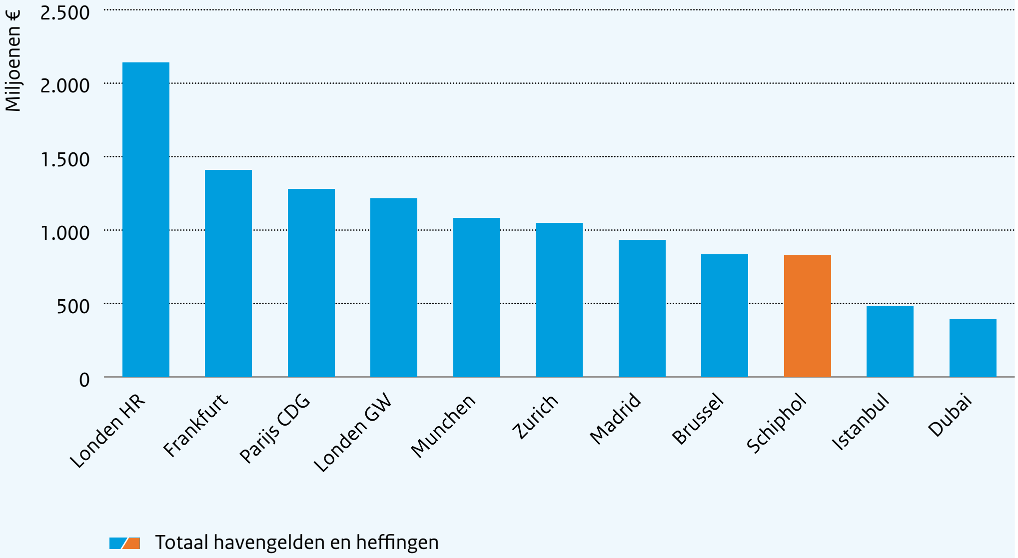
4. Naar een concurrerend kostenniveau

Voor behoud en versterking van het netwerk van verbindingen dat door luchtvaartmaatschappijen op Schiphol wordt aangeboden, is een concurrerend kostenniveau van groot belang. Het leeuwendeel van de kosten van de luchtvaartmaatschappijen betreffen kosten voor personeel en brandstof (gezamenlijk verantwoordelijk voor gemiddeld 50-60% van de totale operationele kosten van een maatschappij). Andere kosten zijn onder meer overheidsheffingen, luchthavengelden en kosten voor de luchtverkeersleiding. Als gevolg van de relatief kleine thuismarkt is het netwerk van verbindingen op Schiphol sterker afhankelijk van transferpassagiers dan het geval is bij veel andere luchthavens. Vanwege de grote prijsgevoeligheid van dergelijke passagiers en de sterke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen zijn lage kosten voor het netwerk op Schiphol extra belangrijk.

Gezien de publieke belangen van Schiphol kijkt het kabinet kritisch naar de kosten die aan de sector worden doorbelast. Uit de jaarlijkse benchmark (figuur 3) door SEO blijkt dat Schiphol goed scoort wat betreft luchthavengelden en overheidsheffingen, vooral ten opzichte van belangrijke concurrenten in de EU. De sterk groeiende luchthavens Dubai en Istanbul rekenen lagere tarieven dan Schiphol. Hiervan profiteren met name homecarriers Emirates en Turkish Airlines. Zij hanteren net als Schiphol en KLM het internationale transfermodel en zijn daarom belangrijke concurrenten voor de mainport. Daarom is blijvend aandacht nodig om Schiphol concurrerend te houden in de toekomst.

Monitor luchthavengelden en overheidsheffingen
Het ministerie van IenM laat jaarlijks door SEO een vergelijking maken tussen de luchthavengelden (de tarieven van de luchthavens) en overheidsheffingen op Schiphol en die op tien belangrijke concurrerende luchthavens (in de EU, Dubai en Istanbul). De benchmark over 2015 levert het volgende beeld op.[3]

Figuur 3: SEO benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2015



De SEO benchmark laat zien dat Schiphol, wat betreft de combinatie van het totaal van luchthavengelden en overheidsheffingen, goed scoort. Londen Heathrow is de duurste luchthaven, Schiphol staat op de negende plaats. Dubai en Istanbul zijn echter significant goedkoper.

4.1 Kostenreductie door de sector

De luchtvaartsector is in eerste instantie zelf aan zet om te werken aan een concurrerend kostenniveau. De luchthaven Schiphol werkt continu aan een efficiëntere bedrijfsvoering en procesoptimalisatie. Dit vertaalt zich in lagere tarieven voor luchtvaartmaatschappijen en in ruimte voor investeringen en innovatie. In 2015 zijn de luchthaventarieven van Schiphol met 6,8% gedaald en per 1 april 2016 zijn de luchthaventarieven verder verlaagd met 11,6%. Door de toename van het verkeer en vervoer door luchtvaartmaatschappijen op Schiphol is de omzet uit havengelden op Schiphol in 2015 ondanks de tariefsverlaging nog met 0,6% gestegen. De verwachting is dat de luchthaventarieven van Schiphol de komen jaren zullen stijgen. Dit komt voornamelijk door de grootschalige investeringen in het A-gebied, met onder meer een nieuwe pier en terminal.

KLM en de groep Air France KLM staan voor de uitdaging om de komende jaren structureel hun kosten te verlagen en productiviteit te vergroten en deze meer in lijn te brengen met belangrijke concurrenten. Daarvoor zijn eerste stappen gezet. Air France KLM heeft in 2015 positieve financiële resultaten behaald (een nettowinst van € 118 miljoen), waaraan echter de lage olieprijs substantieel heeft bijgedragen.

[3] Berekend wordt wat een voor Schiphol representatief pakket vliegverkeer zou betalen op de andere luchthavens; Bron: bewerking SEO van Schipholstatistieken, IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor en havengeldregelingen.

De kosten per eenheid zijn met 0,6% gedaald, dat is minder dan de door Air France KLM geformuleerde doelstelling van gemiddeld 1,5% per jaar in de periode 2015-2017. Verdergaande maatregelen voor kostenreductie en productiviteitsverhoging blijven nodig, zowel bij Air France als KLM. KLM heeft in september 2015 aangekondigd het afgesproken kostenbesparingsprogramma te versnellen. Medio 2015 heeft KLM CAO's afgesloten waarmee kosten worden bespaard en ruimte voor groei is gecreëerd. Een aantal CAO's bij KLM dient dit jaar echter weer te worden vernieuwd, waarbij de KLM directie in overleg met de vakbonden naar mogelijkheden voor verdere kostenreductie zal moeten kijken. Benadrukt dient te worden dat Air France KLM en KLM zelf verantwoordelijk zijn voor bedrijfsbeslissingen gericht op versterking van het concurrerend vermogen van de onderneming. Het kabinet zet zich in voor de borging van de publieke belangen die met het netwerk van hubcarrier zijn gemoeid.

Hubcarrier KLM is immers van groot belang voor de verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. Om die functie te kunnen blijven vervullen, moet het bedrijf een voldoende zelfstandige positie hebben binnen de holding Air France KLM. In dat kader zijn er toezeggingen gedaan door de holding over het continueren van de staatsgaranties die in 2010 zijn verlengd, over werkgelegenheid en zelfstandig financieel beheer en over het voortzetten van de Nederlandse stichtingen SAK1 en SAK2 (Stichting Administratie Kantoor), die een belangrijk deel van de aandelen KLM in beheer hebben. Over de positie van KLM binnen de holding onderhoudt het kabinet contact met KLM, de holding en de Franse regering.

4.2 Inzet op verdere kostenreductie

Het Rijk kan een bijdrage leveren aan een zo goed mogelijke concurrentiepositie door de randvoorwaarden hiervoor te optimaliseren. Hierbij kijkt het kabinet onder andere naar de regulering van de tarievensystematiek voor Schiphol, naar de securitykosten, de kosten voor luchtverkeersdienstverlening en de kosten die voort kunnen komen uit regeldruk.

Tarievenregulering luchthaven Schiphol

Schiphol brengt bij de luchtvaartmaatschappijen luchthaventarieven in rekening voor het gebruik van de luchthaven. Wat Schiphol hierin mag verwerken is in regelgeving afgebakend. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) houdt hier toezicht op. Regulering van luchthaventarieven is noodzakelijk om misbruik te voorkomen van de economische machtspositie die Schiphol heeft ten aanzien van de luchtvaartactiviteiten.

De regelgeving over de luchthaventarieven van Schiphol wordt op dit moment herzien. Belangrijke verbeterpunten zijn onder meer:

- Verbetering van het consultatieproces.
- Invoering van meerjarige luchthaventarieven.
- Invoering van efficiëntieprikkels voor grote investeringsprojecten.
- Introductie van een verplichte financiële bijdrage vanuit de niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten; dit heeft een matigende invloed op de tariefontwikkeling.
- Het inzichtelijk maken van effecten van een tariefvoorstel op de netwerkkwaliteit.

Securitykosten

De securityheffingen op Schiphol vormen een significant onderdeel van de totale luchthavengelden. Op Schiphol is in 2015 het systeem van centrale security ingevoerd, waarmee belangrijke efficiencywinsten en kostenbesparingen kunnen worden gerealiseerd en waarvan de eerste resultaten inmiddels zichtbaar zijn. Te verwachten is echter dat op langere termijn de securitykosten verder zullen gaan stijgen als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen, nieuwe (internationale) regelgeving en investeringen die als gevolg daarvan nodig zijn.

Beveiliging burgerluchtvaart
De beveiliging van de burgerluchtvaart (ook wel civil aviation security genoemd) is een belangrijk aandachtsgebied bij de bestrijding van terrorisme. De Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) heeft, namens de minister van VenJ, tot taak dat de burgerluchtvaart in Nederland op adequate wijze wordt beveiligd. Bij de beveiliging burgerluchtvaart gaat het met name om de beveiliging tegen terroristische daden, zoals (bom-)aanslagen op luchtvaartuigen en burgerluchtvaartterreinen, kapingen van vliegtuigen, maar ook om andere vormen van sabotage met fatale gevolgen. De minister van VenJ stelt de norm voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. De sector (luchtvaartmaatschappijen, luchthavens) is verantwoordelijk voor de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen. Belangrijke aandachtsgebieden bij de beveiliging van de burgerluchtvaart zijn onder andere controle van passagiers, handbagage en ruimbagage, maar ook de beveiliging van de luchthavens zelf, onder meer door toegangscontrole en bewaking van de periferie. De Koninklijke Marechaussee (KMar) houdt toezicht op de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen door de sector en treedt op indien er bijzonderheden of afwijkingen worden geïdentificeerd. Daarnaast voert de KMar in het kader van beveiliging taken uit als gewapende beveiliging en de inzet van airmarshals.

Bovengenoemde maatregelen maken onderdeel uit van de zogenoemde securityprocessen. Naast deze processen kennen we de maatregelen die vallen onder de grensprocessen (zie thema 7.3), zoals grenstoezicht. Door grenstoezicht voor migratie bestrijdt de KMar grensoverschrijdende criminaliteit, zoals het tegengaan van terrorisme, drugssmokkel, het witwassen van crimineel geld, identiteitsfraude en mensensmokkel. Dit maakt onderdeel uit van de bredere grenspolitie taak die de KMar heeft. De KMar heeft de algemene politietaak op de luchthaven en zodoende ook alle samenhangende processen in het kader van handhaving en opsporing. Al deze processen (security- en grensprocessen) zijn nauw met elkaar verbonden en leveren een belangrijke bijdrage in de bestrijding van terrorisme en de veiligheid op de luchthaven.

In Nederland bekostigt het Rijk de inzet van de KMar voor wat betreft het grensproces, het toezicht op het securityproces en de gewapende beveiliging. De uitvoering van de security is een taak die bij de luchthaven is belegd. De kosten die Schiphol maakt voor security worden vervolgens, conform de wet, geheel doorberekend aan de luchtvaartmaatschappijen. In 2015 waren de kosten op Schiphol €294 miljoen, waarvan €150 miljoen bij KLM in rekening is gebracht.

Het kabinet heeft de ambitie om op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart tot de top van de wereld te horen. Dat vraagt om een hoogwaardige en passagiersvriendelijke beveiliging, waarmee bij toenemend verkeer een hoog securityniveau wordt gehandhaafd en de doorstroming van passagiers optimaal verloopt. Tegelijkertijd zet het kabinet zich er samen met Schiphol voor in dat de securitykosten door innovaties omlaag worden gebracht. Lagere kosten leiden tot lagere luchthaventarieven, wat de concurrentiepositie van de mainport Schiphol ten goede komt. Het kabinet werkt daarom in overleg met Schiphol in 2016 de mogelijkheden voor innovatieve maatregelen en investeringen op het gebied van security uit, inclusief de financieringmogelijkheden daarvoor. Hierbij wordt onder meer gekeken naar een verdere integratie van de security (Schiphol) en het grensproces (Douane en KMar).



Daarnaast zet het Rijk zich in voor de volgende zaken:

- Het leveren van een jaarlijkse financiële bijdrage aan onderzoek en investeringen vanuit het innovatiebudget van het ministerie van VenJ.
- Het bieden van de mogelijkheid van tijdelijke overheidsfinanciering van onvoorziene securitymaatregelen. Dit is aan de orde bij het acuut treffen van specifieke beveiligingsmaatregelen als gevolg van plotseling opkomende dreigingen.[4]
- Inzet op de totstandkoming van internationale/EU kaders die Schiphol de ruimte bieden om maatregelen effectief en efficiënt in te vullen.

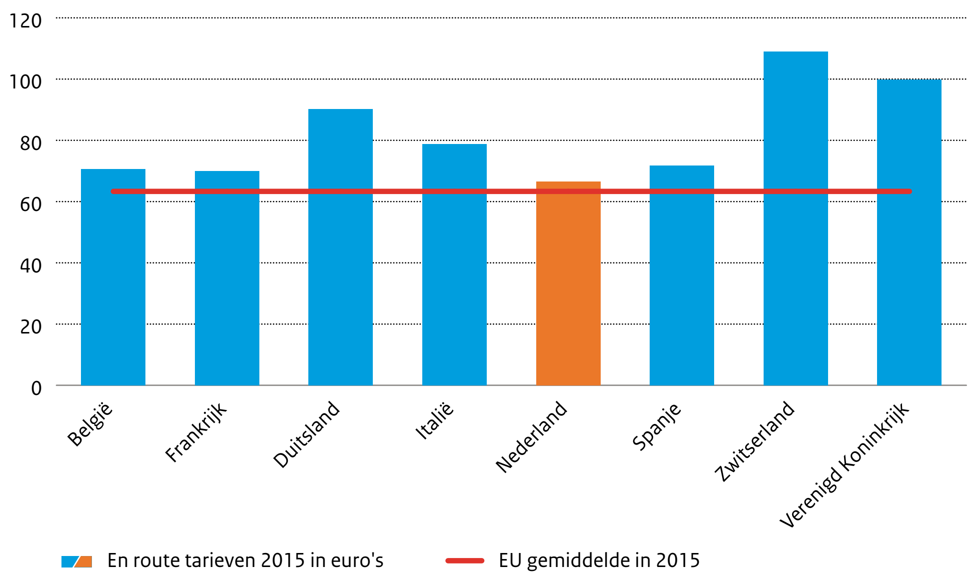
In 2016 zal Schiphol in overleg met de ministeries van VenJ en IenM een operationele audit uitvoeren naar de kostenefficiency van de beveiligingsmaatregelen op Schiphol, waarbij de securityprocessen worden doorgelicht.

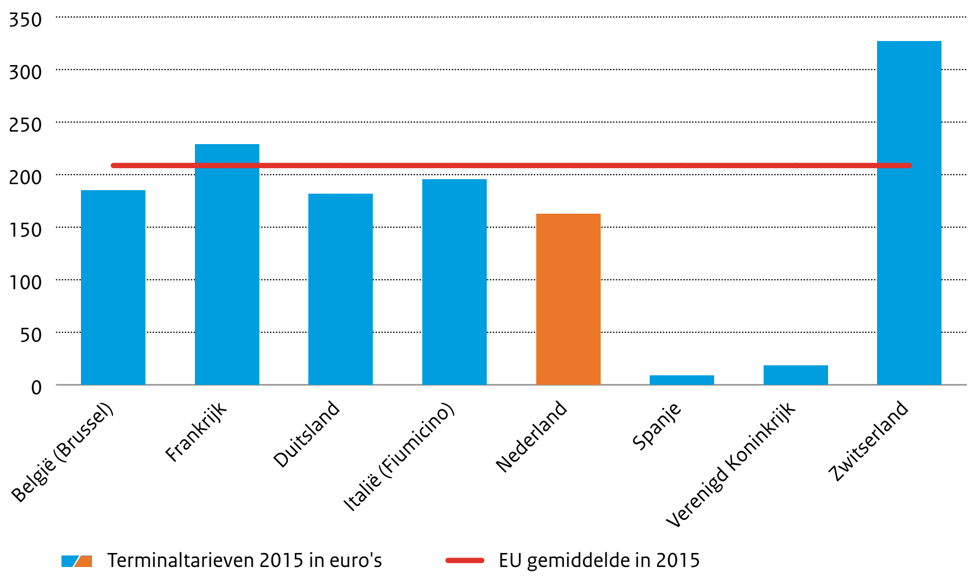
[4] Wanneer de kosten van dergelijke maatregelen vanwege de benodigde snelle inwerkingtreding niet meteen in de luchthavengelden kunnen worden verwerkt, komen die kosten tijdelijk voor rekening van de overheid, totdat wel verwerking in de luchthavengelden mogelijk is conform de tariefregulering.

Kosten voor luchtverkeersdienstverlening

De kosten voor de luchtverkeersdienstverlening door LVNL, het Maastricht Upper Area Control centre (MUAC) en het KNMI worden bekostigd door luchtvaartmaatschappijen via heffingen. Uit de vergelijking van de heffingen in 2015 blijkt dat de Nederlandse tarieven concurrerend zijn en beneden het EU-brede gemiddelde liggen.

Figuur 4: vergelijking van tarieven voor luchtverkeersdienstverlening [5/6]





5 Er zijn twee soorten heffingen: de terminal heffing (voor dienstverlening op en rondom de luchthaven) en de en route heffing (voor overvliegend en naderend verkeer tot een afstand van ongeveer 18 km en een hoogte van ongeveer 1 km).

6 In het Verenigd Koninkrijk en Spanje maken de terminaltarieven grotendeels onderdeel uit van de landingsgelden van de luchthaven. De feitelijke kosten die worden doorbelast zijn daar dus hoger dan uit het figuur blijkt.

Het is van belang om deze kosten concurrerend te houden. Het kabinet zet in op de volgende acties:

Realiseren van Single European Sky (SES)

De Europese Commissie heeft vastgesteld dat de kosten van de luchtverkeersdienstverlening in de EU lidstaten per eenheid dienstverlening in de periode 2015-2019 met 3.3% per jaar af dienen te nemen. Dit geldt primair voor *en route* kosten, maar heeft ook een verlagend effect op de terminaltarieven. De Europese Commissie overweegt invoering van een afzonderlijke efficiëntiedoelstelling voor terminaldienstverlening. Nederland streeft ernaar deze doelstelling zoveel als mogelijk te realiseren en heeft dit in het nationale performance plan uitgewerkt, resulterend in een stabiele tariefsontwikkeling, die structureel lager ligt dan de inflatie.

Verkennen mogelijkheden verlagen kosten torendienstverlening

In juli 2013 heeft het kabinet aangekondigd toe te willen werken naar een andere bekostigingssystematiek voor de torendienstverlening. Uitgangspunt is kostendekkendheid per individuele luchthaven, waarbij kruissubsidiëring wordt afgebouwd. Nadere analyse wijst uit dat er beperkte mogelijkheden zijn om de kosten van de torendienstverlening te verlagen. Het kabinet zal toch samen met de LVNL en de regionale luchthavens bekijken hoe aan een verlaging van de kosten van de torendienstverlening invulling kan worden gegeven en wat er juridisch voor nodig is om dat te realiseren.

Overige kosten

Het Rijk zet ook op andere terreinen in op zoveel mogelijk kostenverlagingen. Hieronder enkele voorbeelden.

Geluidsisolatieprogramma Schiphol (GIS) heffing

Via de GIS heffing zijn geluidsgevoelige objecten – zoals huizen en scholen – geïsoleerd. Het programma is in drie fasen uitgevoerd: GIS-1 gestart in 1984, GIS-2 gestart in 1997 en GIS-3, gestart in 2006 en afgerond in 2012. De totale kosten voor de uitvoering van de drie fasen tezamen bedragen ca. € 577 miljoen. De kosten hiervoor heeft Schiphol via de GIS heffing in rekening gebracht bij luchtvaartmaatschappijen. Het kabinet heeft geconcludeerd dat met de afronding van GIS-3 het grote isolatieproject, dat in 1984 van start is gegaan, nu is afgerond. De GIS heffing is daarom in juli 2015 stopgezet.

Maximum take-off weight (MTOW) heffing

Via de MTOW-heffing worden kosten voor planschade, nadeelcompensatie en aankoop en sloop van woningen in de geluidsloopzone en de veiligheidssloopzone aan luchtvaartmaatschappijen doorbelast. Sinds 2005 is er tot op heden ruim € 100 miljoen geheven. De inning van deze MTOW-heffing wordt in 2016 stopgezet zodra alle door het Rijk voorgefinancierde kosten zijn terugbetaald door de luchtvaartmaatschappijen. Indien na nieuwe besluiten blijkt dat er kosten zijn verbonden aan tegemoetkoming in schades, dan is het mogelijk om opnieuw te starten met het innen van de MTOW-heffing. Op basis van de huidige inzichten is het de verwachting dat dit niet nodig zal zijn.

Tarieven NVWA

Het kabinet laat onderzoeken hoe de Nederlandse tarieven voor keuring en toezicht bij import en export zich verhouden tot de tarieven in de ons omringende landen. Daarnaast worden de Nederlandse tarieven voor keuring en toezicht getoetst aan de hand van de afspraken uit het rapport "Maat Houden". Naar verwachting wordt dit onderzoek voor de zomer van 2016 afgerond.

Kosten voortkomend uit regeldruk

Regeldruk is een onderwerp dat zowel op nationaal als op internationaal aandacht heeft van het kabinet en waar continu naar optimalisatie wordt gestreefd. Op nationaal niveau wordt bij nieuwe regelgeving altijd getoetst of sprake is van een toename van administratieve lasten. Het Rijk kijkt in overleg met de sector of ook winst te behalen is bij bestaande regelgeving, bijvoorbeeld voor de general aviation. Een inventarisatie bij de sector van nationale regeldruk rond Schiphol heeft tot op heden geen aanknopingspunten opgeleverd voor mogelijke verbeteringen. Internationaal ziet het kabinet meer mogelijkheden. Zo steunt het kabinet het streven van de EU Aviation Strategy naar doelregelgeving voor luchtvaartveiligheid en risicogebaseerde wetgeving voor luchtvaartbeveiliging. In de luchtvaartbeveiliging kunnen hiermee kosten worden bespaard doordat er meer ruimte is voor maatwerk en specifieke omstandigheden. Ook kunnen beveiligingscontroles minder belastend worden gemaakt voor passagiers door meer ruimte te bieden aan technologische innovaties.

Belangrijkste acties

- Het verbeteren van regelgeving op het gebied van luchtvaarttarieven.
- Het kabinet werkt in overleg met Schiphol in 2016 de mogelijkheden uit voor innovatieve maatregelen en investeringen op het gebied van security.
- Het stopzetten van de GIS heffing en de MTOW heffing.
- Het verlagen van kosten voortkomend uit regeldruk.
- Verdere kostenreductie door de luchtvaartsector.

5. Verbeteren bereikbaarheid Schiphol via spoor en weg

Goede, liefst rechtstreekse en vooral betrouwbare verbindingen via het hoofdwegennet en hoofdspoorwegnet zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van Schiphol en de omvang van het marktgebied. Tot en met 2028 investeert de overheid voor bijna € 12 miljard in het verder verbeteren van deze verbindingen.

5.1 Verbeteren van het openbaar vervoer

De komende jaren investeren Rijk en regio volop in de kwaliteit van het openbaar vervoer om huidige en toekomstige knelpunten weg te nemen.

Station Schiphol

Een belangrijke opgave ligt in een betere accommodatie van de vervoersstromen op station Schiphol Airport. In een gezamenlijk MIRT Onderzoek van Schiphol, NS, Prorail, de Stadsregio Amsterdam en het Rijk is vastgesteld dat station Schiphol op diverse onderdelen tegen de grenzen van haar capaciteit loopt.[7] Oplossingen worden gezocht in het vergroten van station Schiphol Airport en het verbeteren van de toegang tot de perrons. Het is de inzet deze verder uit te werken in een MIRT-verkenning.[8] De startbeslissing voor een MIRT-verkenning zal naar verwachting in de zomer van 2016 gereed zijn. Het ministerie van IenM, de Stadsregio Amsterdam, Schiphol en de NS hebben in aanloop naar deze beslissing een intentieovereenkomst opgesteld met daarin de volgende punten:

- De partijen hebben het doel de huidige multimodale knoop station Schiphol, bestaande uit een treinstation, een aankomstpassage met busstation en de stationshal van Schiphol Plaza te vernieuwen en uit te breiden.

[7] MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Een MIRT Onderzoek heeft betrekking op opgaven en/of ontwikkelingen die spelen in het ruimtelijk domein en van rijksbelang zijn of mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. De uitkomst leidt tot een aanscherping van de betreffende opgave of ontwikkelrichting.

[8] Kenmerken van een MIRT-verkenning zijn dat er een rijksinvestering is voorzien op korte termijn (bijv. 4 jaar), er sprake is van een ingreep in het ruimtelijk fysiek domein en er een rijksbelang is.



Foto: Hollandse Hoogte | Sabine Joosten

- De partijen hebben de intentie gezamenlijk een verkenning voor de vernieuwing en uitbreiding van het project, conform de Spelregels van het MIRT uit november 2011, uit te voeren en in het geval dat er sprake is van een sluitende begroting voor het project, deze vernieuwing en uitbreiding te realiseren.
- De uitbreiding kan een investering vragen in de orde van grootte van € 450 miljoen (met een onzekerheidsmarge -40%/+40%, inclusief BTW, prijspeil 2014).

Verbeteraanpak OV bereikbaarheid Schiphol

Gezien de lange doorlooptijd tot realisatie van een nieuw station worden er door NS, Prorail, Schiphol en het ministerie van IenM ook op korte termijn maatregelen genomen in het kader van de 'Verbeteraanpak bereikbaarheid Schiphol per OV'. Deze maatregelen moeten onder andere leiden tot een betere spreiding van reizigers over de perrons en op Schiphol Plaza. Zo wordt er een Intelligent Platform Bar aangelegd die aangeeft waar de trein stopt, komen er extra reisinformatieschermen op de perrons, wordt de perronruimte vergroot en worden objecten op de perrons verwijderd. Verwachting is dat deze maatregelen na de zomer worden afgerond. Om het reisgemak voor toeristen te vergroten komt er op Schiphol één informatiebalie waar alle informatie over het openbaar vervoer in de regio wordt gebundeld en waar een speciaal voor toeristen ontwikkeld ticket verkrijgbaar is.

Maatregelen in de Schipholtunnel om het aantal storingen als gevolg van brand- en rookmeldingen terug te dringen maken ook onderdeel uit van eerdergenoemde Verbeteraanpak. Zo zijn er afspraken gemaakt over het beperken van stof bij werkzaamheden, de tweemaandelijkse inzet van de railstofzuiger in de tunnel en het sneller ter plaatse te zijn bij verstoringen. Het aantal verstoringen in de tunnel is de afgelopen jaren aanzienlijk gedaald. Het programma wordt de komende jaren voortgezet en daarbij is ook aandacht voor verstoringen op het landelijk netwerk, die de verbindingen naar Schiphol raken. Een betrouwbare reistijd is immers van groot belang voor de luchtreiziger.

Overige Rijksinvesteringen in relatie tot Schiphol

- Als gevolg van de ontwikkeling van Schiphol en de Zuidas en de groei van Almere groeit het aantal mensen dat met de trein reist tussen Schiphol, Amsterdam Almere en Lelystad sterk. Het huidige spoor kan

deze groei niet aan en daarom wordt de spoorcapaciteit op dit traject flink uitgebreid (Spooruitbreiding Schiphol, Amsterdam Almere en Lelystad; OV SAAL).

- Samen met NS en Prorail werkt het Rijk ook aan realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Er gaan onder andere meer treinen rijden op de trajecten Eindhoven – Amsterdam, Alkmaar – Amsterdam (Schiphol per overstap bereikbaar) en Nijmegen – Schiphol waardoor Schiphol per trein beter bereikbaar wordt.

Hoogwaardig regionaal openbaar vervoer

De regio investeert ook volop in het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) rondom Schiphol. Zo is recent het energieneutrale knooppunt Schiphol Noord gerealiseerd waar buslijnen uit alle richtingen samenkomen. Maatregelen die de komende jaren op het programma staan, zijn onder meer de aanleg van een nieuwe comfortabele HOV-busverbinding tussen de stations Amsterdam Sloterdijk en Schipholplaza onder de naam 'Westtangent', de verbetering van de busverbinding tussen Haarlem, Schiphol-Noord en Amstelveen, de aanleg van een vrije busbaan op Schiphol Oost en de ontwikkeling van een nieuw busstation voor hoogwaardig openbaar vervoer: Knooppunt Schiphol Zuid. Hierbij hebben de regio en Schiphol de gezamenlijke ambitie om bij te dragen aan beperking van CO_2 uitstoot en luchtverontreiniging door de implementatie van zero emissie busvervoer.

Uitbreiding metronetwerk

De gemeente Amsterdam heeft in 2015 onderzoek gedaan naar mogelijke uitbreiding van het metronetwerk, waaronder doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en een nieuwe Oost/Westlijn die ook Schiphol met Amsterdam verbindt. Bij bespreking in de gemeenteraad in februari 2016 zijn meerdere moties aangenomen die vragen om nader onderzoek, onder meer voor mogelijkheden van optimalisatie en fasering van de onderzochte verbindingen. De gemeente Amsterdam heeft dit nieuwe onderzoek in voorbereiding en verwacht in 2017 de gevraagde informatie aan de gemeenteraad te kunnen aanbieden.

Lopende maatregelen en projecten bereikbaarheid Schiphol

Rijksbijdrage infrastructurele projecten rondom Schiphol *(Bron: Infrastructuurfonds 2016)*

Project	Budget (x € miljoen)	Oplevering
Schiphol-Amsterdam-Almere A1/A6/A9 (SAA)	5.066 (inclusief bijdrage 162 miljoen derden)	2024-2026
Zuidasdok (inclusief knooppunten)	1.866 (inclusief bijdrage van 531 miljoen derden en 297 voor knooppunten)	2028
A9 Omlegging Badhoevedorp	340 (inclusief 177 miljoen bijdrage derden)	2018
Corridor Amsterdam-Hoorn A7/A8	300	-
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)*	2.752	Divers
Regionet (kleinere OV-projecten)	189	Divers
Praktijkproef Amsterdam	51	2015-2018
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)	1.182	2022
Totaal	**11.746**	

*Het betreft hier het gereserveerde budget voor realisatie van het totale programma.

>>

Overzicht regionale projecten

Project	Omschrijving	Oplevering	Betrokken partijen
Westtangent	Realisatie van een nieuwe HOV-bus-verbinding tussen station Sloterdijk en Schiphol Airport.	2019	SRA, Schiphol, Amsterdam, Haarlemmer-meer, Noord-Holland
Knooppunt Schiphol Zuid	Ontwikkeling van een nieuw busstation	2017	SRA,Haarlemmermeer, Aalsmeer, Noord-Holland
HOV A9	Realisatie van een snelle, frequente busverbinding tussen Haarlem, Badhoeve-dorp, Schiphol, Amstelveen en Amster-dam-Zuid.	2020	SRA, Schiphol, Haarlemmermeer, Haarlem, Amstelveen, Noord-Holland, IenM
HOV Schiphol Oost	Realisatie van een vrije busbaan Schiphol-Oost als onderdeel van de ringlijn van hoogwaardige bussen om Schiphol	2017	SRA, Schiphol, Haarlemmermeer, Noord-Holland
Knooppunt Schiphol Noord	Realisatie van een energieneutraal busstation met overstapmogelijkheden in alle richtingen.	Opgeleverd	SRA, Schiphol, Haarlemmermeer, Noord-Holland, IenM

5.2 Verbeteren van het wegennet

Er wordt in het lopende infrastructuurprogramma volop geïnvesteerd in het wegennet om de bereikbaarheid van Schiphol te verbeteren en om huidige en toekomstige knelpunten weg te nemen.

Meer capaciteit

Het wegennet in de nabijheid van de luchthaven krijgt de komende jaren een impuls door realisatie van het Zuidasdok, de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp en de grootschalige weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

Beter Benutten

Ook wordt er ingezet op het beter benutten van de bestaande infrastructuur in de regio. In de praktijkproef Amsterdam wordt stapsgewijs toegewerkt naar een toekomst waarin auto's en hun bestuurders, navigatie-apparatuur, verkeerslichten en informatieborden digitaal met elkaar zijn verbonden en onderling samenwerken. Door een slimme spreiding draagt de proef bij aan een betere doorstroming.

Verder is in het voorjaar van 2015 de verbrede A4 tussen Leiden en Burgerveen opgeleverd. Naar aanleiding van de recente filevorming op dit traject is een onderzoek opgestart naar kleinschalige en snel uit te voeren optimalisatiemaatregelen die de doorstroming verbeteren.

Resterende opgaven

Uit de update van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) in 2013 – waarin infrastructurele knelpunten worden geïnventariseerd - komt naar voren dat er in 2028 - na uitvoering van het lopende infrastructuurprogramma - bij lage economische groei nog enkele knelpunten resteren in de omgeving van Schiphol.[9] Voor deze trajecten zijn MIRT Onderzoeken opgestart. Voor de A7/A8 aan de noordkant van Amsterdam is een MIRT-verkenning gestart waarvoor € 300 miljoen is gereserveerd. Daarnaast monitort de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) de veiligheid en doorstroming op het wegennet. In dat kader kijkt Rijkswaterstaat ook naar de aansluiting A4 Schiphol in relatie tot de verwachte groei in het aantal passagiers dat via de luchthaven reist en de mogelijke toename van de verkeersintensiteit op die aansluiting. Afhankelijk van de resultaten wordt bezien of er vervolgstappen aan de orde zijn.

9 Bij een scenario van hoge economische groei tot 2028 treden meer knelpunten op.

Ook Schiphol investeert in een betere bereikbaarheid van de luchthaven over de weg. Zo wordt het wegennet op het luchthaventerrein de komende jaren aangepast om de nieuwe terminal optimaal te ontsluiten. Oplevering wordt voorzien in 2021.

Belangrijkste acties

- Intentieovereenkomst vernieuwing en uitbreiding multimodale knoop station Schiphol.
- De spooruitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad.
- Realisatie hoogfrequent treinvervoer rond Amsterdam en Schiphol.
- Verbetering van de Schipholtunnel.
- Realisatie van het Zuidasdok.
- Weguitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere.
- Omlegging A9 ter hoogte van Badhoevedorp.

6. Naar een innovatieve en duurzame Nederlandse luchtvaart

De Nederlandse luchtvaartsector heeft een toppositie als het gaat om de inspanningen om de luchtvaart innovatiever en duurzamer te maken. Een gezamenlijke inzet van onderzoeksinstellingen en luchtvaartsector is nodig om tot innovaties te komen die de positie van Nederland en de Nederlandse luchtvaart versterken. Het Rijk wil de sector en onderzoeksinstellingen in staat stellen deze ambities waar te maken. Het is van essentieel belang om de luchtvaart duurzamer te maken en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven te versterken.

6.1 Innovatie

Nationaal niveau

Het kabinet stimuleert de ontwikkeling van kennis en innovatie op het gebied van luchtvaart door de topsectorenaanpak en door geld beschikbaar te stellen voor onderzoek:

Topsector High Tech Systemen en Materialen (HTSM)

De Nederlandse lucht- en ruimtevaartindustrie onderscheidt zich door een sterk onderhoudscluster *Maintenance, Repair and Overhaul* (MRO) op Schiphol en door technologische kennis en expertise op het gebied van het ontwerpen, ontwikkelen en maken van hoogwaardige nieuwe materialen, componenten en systemen. Door middel van publiek private samenwerking wordt via de zogeheten *roadmap Aeronautics Manufacturing and Maintenance* binnen de topsector HTSM door de Nederlandse luchtvaartindustrie ingezet op nieuwe innovaties.

Onderzoek door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR)

Voor de (middel)lange termijn ontwikkeling van de luchtvaart is de ontwikkeling van nieuwe kennis en innovaties van groot belang. Het Rijk investeert € 21,4 miljoen per jaar in kennis en onderzoek van het NLR. Het NLR werkt samen met sectorpartijen en overheid aan innovaties in de vliegtuigtechnologie, luchtvaartoperaties, slimme oplossingen in de gebouwde omgeving en aan innovaties met onbemande luchtvaart. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het *Recreate*-concept waarbij vliegtuigen in de lucht worden bijgetankt, het *Fantasy*-project voor een geheel nieuw transportsysteem en daarnaast om projecten die op kortere termijn op een slimme manier de netwerkoperatie op Schiphol moeten versterken en optimaliseren.

Knowledge & Development Centre (KDC) en het Mainport Innovation Fund

Het Rijk zet ter versterking van de duurzame ontwikkeling van de operatie op Schiphol de subsidie van jaarlijks € 750.000 voor het KDC voort. Dit is een uniek samenwerkingsverband tussen luchtvaartsector, universiteiten en kennisinstellingen. Dit geldt ook voor de participatie van het Rijk in het Mainport Innovation Fund, een onderdeel van de Seed Capital-regeling van het ministerie van EZ. Het is een investeringsfonds voor veelbelovende bedrijven die met baanbrekende innovaties de luchtvaartsector duurzamer, veiliger en efficiënter maken.

Bij de implementatie van deze innovatieve ontwikkelingen dient de veiligheid gewaarborgd te blijven. Zo werkt de sector, in lijn met de doelstellingen zoals verwoord in het *State Safety Programme* 2015-2019 actief aan het veilig kunnen blijven opereren op Schiphol. Bij bijvoorbeeld de aanpak van vogelaanvaringen doet de sector dat samen met de overheid.

Ook vanuit de sector wordt gewerkt aan innovatie. KLM ontwikkelt zelf IT-oplossingen die passagiers en personeel de juiste informatie verschaffen. Dit draagt bij aan een zorgeloze reiservaring van de passagier en stelt KLM-personeel in staat de service klantspecifiek te maken en tegelijkertijd efficiënter te opereren. Daarnaast wordt er geïnnoveerd om de processen op de luchthaven te verbeteren en passagiersstromen gedurende piekuren beter/sneller te kunnen verwerken. Bij het onderhoud van vliegtuigen is KLM zeer actief in het ontwikkelen van nieuwe reparaties en diagnose methodieken voor de nieuwste generaties vliegtuigmotoren, componenten en materialen zoals composieten.

Europees niveau

Vanuit de EU wordt er geïnvesteerd in luchtvaartonderzoek en -innovatie in de periode 2014-2020. Via cofinanciering vult de luchtvaartindustrie dit bedrag verder aan. Twee innovatieprogramma's maken dat de laatste innovaties ook daadwerkelijk worden geïmplementeerd:

Het Clean Sky programma

Dit gezamenlijke Europese *research* programma met een omvang van € 1,6 miljard is gericht op realisatie van de ACARE milieudoelstellingen voor vliegtuigontwerpen: brandstofbesparing zodat 50% minder CO_2 wordt uitgestoten en 80% minder NO_X en tevens een halvering van de geluidsbelasting. Dit past bij de nieuwe geluidsnormering en CO_2 eisen die recent door ICAO zijn ingezet. De resultaten die tot nu toe zijn bereikt zullen voor de volgende generatie vliegtuigen de technologische basis bieden om genoemde milieudoelen te realiseren. Het programma is echter nog niet afgerond en verdere verdieping en toepassing van de kennis is gericht op het jaar 2020.

Single European Sky ATM Research (SESAR)

SESAR is gericht op het realiseren van vernieuwde procedures en technieken voor de luchtverkeersdienstverlening. Vanuit Horizon 2020 is € 3 miljard beschikbaar voor het testen van SESAR functionaliteiten en onder het Connecting Europe Facility (CEF) is vervolgens € 3 miljard beschikbaar gesteld voor de invoering van die functionaliteiten. Het SESAR programma verbetert de informatie-uitwisseling tussen de luchtruimgebruikers, grondafhandeling en luchtverkeersleiding. Hierdoor kunnen vliegtuigen sneller vertrekken na aankomst op de luchthaven.

6.2 Duurzaamheid

De verwachting is dat de vraag naar luchtvaart in de periode tot 2050 sterk zal groeien. Brandstofverbruik, en daarmee ook de emissies, zullen in 2050 mogelijk drie keer zo hoog zijn als in 2012. Op dit moment draagt de internationale burgerluchtvaart voor circa 1,5% bij aan de mondiale door de mens gecreëerde CO_2 uitstoot.[10] Het kabinet vindt het daarom van groot belang dat de burgerluchtvaart zich inzet om te verduurzamen en bij te dragen aan de reductie van CO_2 uitstoot. Dit is niet alleen van belang voor het klimaat, maar ook om op termijn onze luchtvaartindustrie vernieuwend en daarmee concurrerend te houden en minder afhankelijk te zijn van fossiele energie.

---

[10] Cijfers 2012 volgens IEA, 2014, CO_2 Emissions From Fuel Combustion: Highlights. Exclusief verandering landgebruik en bosbouw.

Duurzaamheid in de luchtvaartsector
De Nederlandse luchtvaartsector is vooruitstrevend op het gebied van duurzaamheid. Schiphol heeft als eerste hubluchthaven in de wereld de hoogste status CO_2 neutraal (3+) gekregen van de koepel van internationale luchthavens (Airports Council International). De luchthaven werkt samen met de omgeving en heeft een uitgebreid programma gericht op het reduceren van CO_2 emissies en maakt daarnaast gebruik van emissierechten om emissies te compenseren. De uitstoot van CO_2 daalde in 2015 naar 1,65 kilo per passagier, in vergelijking met 1,72 kilo per passagier in 2014.

Ook luchtvaartmaatschappijen zoals KLM, TUIfly en easyJet investeren flink in duurzaamheid, bijvoorbeeld door de aanschaf van stillere en zuinigere vliegtuigen. Door het gebruik van lichtgewicht materialen (stoelen, trolleys etc.) kan het gewicht aan boord met circa 15% worden gereduceerd. Ook dit leidt tot brandstofbesparingen en dus CO_2 reductie. KLM was in 2015 voor de elfde keer op rij de meest duurzame luchtvaartmaatschappij op de Dow Jones Sustainability Index (DJSI), de belangrijkste internationale index die prestaties van ondernemingen binnen hun sector op het gebied van duurzame ontwikkeling beoordeelt. KLM heeft als doelstelling om in 2020 20% minder CO_2 uit te stoten ten opzichte van 2011. Verder vervult KLM een voortrekkersrol in de toepassing van duurzame biokerosine in de luchtvaart. Easyjet, na KLM de grootste maatschappij op Schiphol, heeft zijn eigen doelstelling om 5% minder uitstoot van CO_2 per passagierskilometer te realiseren aangescherpt tot 8% in 2020.



Foto: Hollandse Hoogte | Maarten Hartman

Acties in nationaal en internationaal verband

Het kabinet zet in op een mondiale aanpak voor CO_2 emissiereductie door de luchtvaartsector. Deze reikwijdte is het meest effectief. Bovendien biedt dit de beste waarborgen om marktverstoringen tussen luchtvaartmaatschappijen te voorkomen. Hiertoe zet Nederland binnen de VN-organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO) in op:

- De totstandkoming van een mondiaal CO_2 compensatiesysteem voor luchtvaartmaatschappijen. Hiermee wordt een emissieplafond ingesteld (het emissieniveau van het jaar 2020). Uitstoot die boven het plafond uitkomt, dient door de luchtvaartsector elders te worden gecompenseerd. De driejaarlijkse ICAO Assemblee zal in het najaar van 2016 beslissen over de invoering van een dergelijk systeem.
- De toepassing van de in februari 2016 vastgestelde CO_2 norm voor vliegtuigen. Deze norm wordt toegepast bij de certificering van nieuwe vliegtuigen en reeds gecertificeerde vliegtuigen die in productie zijn. De norm is een maat voor de brandstofefficiëntie van een vliegtuigontwerp.

Op nationaal vlak wil het kabinet bovendien CO_2 emissies reduceren door gebruik van duurzame biokerosine te stimuleren. Naast milieuwinst biedt dit economische kansen om Nederland te positioneren als het belangrijkste knooppunt voor (bio)brandstof in West-Europa. Er is momenteel een substantieel prijsverschil tussen duurzame biokerosine en fossiele kerosine. Grootschalige toepassing zou nu nog tot een te groot concurrentienadeel voor gebruikers op Schiphol leiden. Daarom zet het kabinet in op het verkleinen van dit prijsverschil, om zo de vraag naar duurzame biokerosine te stimuleren. Daarvoor worden de volgende acties ondernomen:

- Het Rijk zal toetreden tot het KLM Corporate Biofuel Programma en daarmee een financiële bijdrage leveren aan het compenseren van het prijsverschil van biokerosine. Definitieve toetreding is afhankelijk van een positieve staatssteun toets door de Europese Commissie. Deze wordt verwacht in 2016.
- Het gebruik van duurzame biokerosine wordt meegeteld voor het behalen van de nationale hernieuwbare energie doelstellingen die voortvloeien uit de Europese Hernieuwbare Energie Richtlijn.
- De samenwerking met de luchtvaart- en brandstofsector in het kader van Bioport Holland wordt gecontinueerd en waar nodig en mogelijk financieel ondersteund. Bioport Holland is een samenwerkingsverband tussen KLM, Schiphol, brandstofleverancier SkyNRG, Havenbedrijf Rotterdam, brandstofproducent Neste Oil en de ministeries van IenM en EZ. Het doel is de productie van biokerosine op te schalen en daarmee efficiëntievoordelen en een lagere prijs te kunnen realiseren.
- De ministeries van IenM en EZ onderzoeken in 2016 of en hoe de onrendabele top van in Nederland getankte duurzame biokerosine kan worden afgedekt in het kader van het efficiënt realiseren van de doelen van 14% hernieuwbare energie in 2020 en 16% in 2023.

6.3 Leefomgevingskwaliteit

Schiphol is van groot belang voor Nederland, maar het vliegen van en naar Schiphol heeft negatieve effecten op de leefomgeving rond de luchthaven. Denk onder meer aan geluidbelasting en luchtverontreiniging. Het kabinet vindt dat de verdere ontwikkeling van Schiphol gepaard moet gaan met een beperking van deze negatieve effecten. Dit zorgt ook voor een vergroting van het maatschappelijk draagvlak voor de ontwikkeling van Schiphol en biedt kansen voor Nederland om milieu-innovaties te realiseren. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat hinderbeperkende maatregelen op het gebied van geluid het milieu tegelijkertijd weer kunnen belasten, bijvoorbeeld doordat er meer brandstof moet worden gebruikt.

Er is op het gebied van leefomgevingskwaliteit al veel vooruitgang geboekt, mede door het Aldersakkoord uit 2008. Voorbeelden:

- Een reductie van het aantal ernstig gehinderden van circa 170.000 in 2000 naar bijna 120.000 in 2015 (afname van circa 30%) en de reductie van het aantal ernstig slaapverstoorden van ruim 25.000 in 2000 naar 17.000 in 2015 (afname van circa 32%).
- De instelling van een leefbaarheidsfonds voor de regio ter waarde van 30 miljoen, gefinancierd door Rijk, de provincie Noord-Holland en de luchthaven Schiphol voor de periode 2008-2012.
- Om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren, door met name de uitstoot van stikstofdioxide (NO_X) te reduceren, heeft Schiphol vaste walstroom voor vliegtuigen bij de opstelplaatsen gerealiseerd. Dit betekent dat er geen kerosine of diesel meer nodig is om vliegtuigen op de luchthaven te voorzien van elektriciteit.

Inzet voor verdere verbetering

Ondanks deze goede resultaten wil het kabinet de leefomgevingskwaliteit verder verbeteren. In aanvulling op de maatregelen in relatie tot de (milieu)capaciteit en wonen en vliegen (zoals beschreven in de volgende twee hoofdstukken) wordt daarom ingezet op het volgende:

- Er komt een tweede tranche van € 30 miljoen beschikbaar voor het leefbaarheidfonds (het Rijk draagt € 10 miljoen bij) voor de periode 2016-2020. Het leefbaarheidsfonds heeft als doel om de leefomgevingskwaliteit in de zwaarst belaste gebieden te verbeteren door onder andere gebiedsgerichte projecten. In 2016 zal de invulling van deze zogenoemde tweede tranche verder worden vormgegeven, zodat zo snel mogelijk kan worden overgegaan tot de uitvoering ervan.
- Het kabinet zal het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) opdracht geven om een integraal onderzoekprogramma uit te voeren naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Het programma zal vier tot vijf jaar duren en is een vervolg op eerdere onderzoeken die in opdracht van het kabinet zijn uitgevoerd. Het onderzoek zal kijken naar uiteenlopende gezondheidsaspecten in de omgeving van Schiphol. Nederland loopt internationaal voorop met dit onderzoek. Wereldwijd is nog niet veel onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van ultrafijnstof op de gezondheid, waardoor hierover nog weinig bekend is. Bij de vormgeving en uitvoering van het RIVM onderzoeksprogramma worden de Omgevingsraad Schiphol (ORS) en de internationale wetenschap betrokken. De resultaten van eerdere RIVM onderzoeken zijn op 23 september 2015 (Kamerstuk 30 175, nr. 221) en 20 april 2016 aan de Kamer aangeboden. In laatstgenoemde brief is meer toelichting gegeven op het nieuwe onderzoeksprogramma.
- Ook in internationaal verband is er aandacht voor (ultra)fijnstof. ICAO heeft in februari 2016 besloten om gedurende een periode van drie jaar de uitstoot van fijnstof van motoren in testomstandigheden te meten, met als uiteindelijke doel het vaststellen van een norm, vergelijkbaar met de CO_2 norm voor nieuwe en in productie zijnde vliegtuigen en motoren.

Belangrijkste acties

- Versterking van kennis en innovatie door het verstrekken van subsidies aan onder andere NLR en KDC.
- Inzet op EU-programma's zoals Clean Sky en SESAR.
- Inzet op een mondiaal CO_2 compensatiesysteem.
- Toepassing van een CO_2 norm voor vliegtuigen.
- Stimuleren van duurzame biokerosine.
- Tweede tranche van het leefbaarheidsfonds.

7. Realiseren van capaciteit voor een groeiende luchthaven

De vraag naar luchtvervoer van en naar Nederland zal de komende jaren flink stijgen.[11] Het kabinet vindt het vanwege het economisch belang voor Nederland en de concurrentiepositie van de mainport Schiphol noodzakelijk dat deze vraag in Nederland geaccommodeerd wordt, zowel nu als in de toekomst. De ambitie van het kabinet is het versterken van het netwerk van verbindingen en het verbeteren van de connectiviteit van Nederland met de rest van de wereld. In lijn met de Luchtvaartnota gaat het erom de vraag (naar luchtvaartverbindingen) en het aanbod (aan luchthavencapaciteit) goed op elkaar af te stemmen en een duurzame luchtvaart te stimuleren.

Om dat te bereiken moet er voldoende luchthavencapaciteit – in balans met de omgeving – zijn om de vraag te accommoderen. Het gaat dan zowel om de milieuruimte als om de capaciteit op de grond en in de lucht. Aangezien Schiphol in een druk bebouwde omgeving ligt, is het noodzakelijk om te blijven zoeken naar slimme en creatieve oplossingen. Het kabinet zet in op zoveel mogelijk 'groene groei' door prikkels te geven voor zo zuinig en stil mogelijke operaties. Op dit punt zijn de afgelopen jaren essentiële stappen gezet. Desalniettemin resteren er nog zaken die de komende tijd met prioriteit worden opgepakt.
Het behoud van voldoende veiligheid is hierbij een vereiste. In dit kader kijkt het kabinet uit naar de resultaten van het recent door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) aangekondigde onderzoek naar de veiligheid van vliegverkeer op Schiphol.

7.1 Milieucapaciteit

Marktontwikkelingen

Het kabinetsbeleid voor Schiphol is en blijft gebaseerd op prognoses die gemaakt zijn voor het Aldersakkoord Schiphol. De luchtvaartmarkt is fors in beweging. Dit wordt onderkend en daarom houdt het kabinet de vinger aan de pols. Na de publicatie van het Aldersadvies in 2008 zijn op verzoek van het Rijk

[11] Dit blijkt uit meerdere prognoses, waaronder die van het CPB en het PBL (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving, WLO).

verschillende verkenningen uitgevoerd naar de marktontwikkeling op Schiphol.[12] Dit is gebeurd met medewerking van de luchthaven Schiphol en op basis van door luchtvaartmaatschappijen verstrekte scenario's. Hierbij zijn de meest actuele ontwikkelingen in de markt en in de vlootvernieuwing steeds meegenomen.

In de meest recente marktprognose (juni 2014) wordt een gemiddelde jaarlijkse groei in het aantal vliegtuigbewegingen voor Schiphol verwacht van tussen de 1,5 en 2,2%. De afgelopen twee jaar toont Schiphol een groei van rond de 3%. Mogelijk wordt dit percentage nog hoger. De ontwikkeling gaat daarmee vooralsnog sneller dan in de meest recente marktanalyse werd verondersteld. Het kabinet ziet de noodzaak om voortvarend aanvullende luchthavencapaciteit te creëren om de groeiende vraag te kunnen accommoderen. Daarom heeft het kabinet in 2014 en 2015 de juridische kaders geschapen voor aanvullende regionale luchthavencapaciteit met een omvang van in totaal 70.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad en Eindhoven. In combinatie met de capaciteit die op Schiphol gecreëerd wordt met het nieuwe normen- en handhavingstelsel, levert dit een substantiële aanvullende luchthavencapaciteit op. De komende jaren zal het kabinet – op basis van analyses en scenario's vanuit de luchtvaartsector – de marktontwikkeling nadrukkelijk monitoren en afzetten tegen de beschikbaarheid van capaciteit. Uitgangspunt daarbij is dat de groeiende vraag in Nederland wordt geaccommodeerd in balans met de omgeving.

Luchthavencapaciteit in relatie tot de marktontwikkeling
In het Aldersakkoord van 2008 en Luchtvaartnota is uitgegaan van 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Op basis van de gerealiseerde aantallen vliegtuigbewegingen zitten we daar in 2016 nog ver onder. Op Schiphol zullen in 2016 circa 470.000 vliegtuigbewegingen worden afgehandeld en in het kader van de overloopfunctie van Eindhoven Airport worden daar circa 10.000-15.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd. Lelystad Airport vervult in dit kader op dit moment nog geen rol. Dit betekent een realisatie van circa 480.000-485.000 in totaal in 2016. Er is ten opzichte van de door het kabinet gehanteerde marktprognose op basis van de door het kabinet gecreëerde capaciteit op Schiphol, Eindhoven en Lelystad dus nog groeiruimte voor bijna 100.000 vliegtuigbewegingen.

Selectiviteit – benutten van de schaarse capaciteit

De beschikbare milieucapaciteit op Schiphol is beperkt. Deze moet worden benut op een manier die zoveel mogelijk het netwerk van verbindingen op Schiphol ten goede komt. Hierover zijn afspraken gemaakt aan de voormalige Alderstafel. Als onderdeel van deze afspraken heeft het Rijk de juridische kaders geschapen voor regionale milieuruimte met een omvang van 45.000 additionele vliegtuigbewegingen op Lelystad en 25.000 op Eindhoven. Het is de verantwoordelijkheid van de sector om de beschikbare milieucapaciteit selectief te benutten. Schiphol zal zich hierbij richten op mainportgebonden verkeer, dat specifiek gebonden is aan de hubluchthaven. Niet-mainportgebonden verkeer kan gedeeltelijk worden afgehandeld op de regionale luchthavens van Eindhoven en Lelystad. Het is aan de exploitant van de luchthavens, de Schiphol Group, om luchtvaartmaatschappijen voldoende commercieel te stimuleren om naar Lelystad en Eindhoven te komen.

Het Rijk zal met de sector de aard en de effectiviteit van het stimuleringsbeleid monitoren. Het is echter belangrijk om een extra instrument achter de hand te hebben. Daarom heeft het Rijk samen met Schiphol de mogelijkheden verkend om zo nodig de selectieve ontwikkeling van Schiphol te bereiken via de toepassing van een formele overheidsmaatregel (verkeersverdelingsregel). Hierbij is getoetst op doelmatigheid en juridische houdbaarheid van de regel mede gezien de bestaande EU-regels over verkeersverdeling. Alleen de combinatie Schiphol en Lelystad voldoet aan de voorwaarden voor zo'n formele maatregel. Met een

[12] Actualisatie van de marktprognose Schiphol (d.d. 1 oktober 2009), Vierjaarlijkse evaluatie van de afspraken uit het akkoord van 2008 (d.d. 8 oktober 2013), Onderzoek naar de haalbaarheid van 510.000 bewegingen op Schiphol binnen de milieugrenzen (bijlage 2 bij advies d.d. 8 oktober 2013), Verkenning marktontwikkelingen luchtvaart (d.d. 5 juni 2014).

dergelijke regel is het mogelijk om het niet-mainportgebonden verkeer – de leisure bestemmingen met minder dan 10.000 zakelijke vertrekkende passagiers op jaarbasis – van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen evenals de vrijgevallen capaciteit als gevolg van de toepassing van deze regel niet meer beschikbaar te stellen voor niet-mainportgebonden verkeer. Deze regel heeft juridisch perspectief en lijkt doelmatig te kunnen worden toegepast. Verder werk is nodig om de maatregel te optimaliseren (bijvoorbeeld onderscheid tussen toepassing van de regel op alleen piekuren of toepassing op piek- en daluren en te toetsen op uitvoerbaarheid). Hierbij zal onder meer worden gekeken naar de effecten van de regel voor luchtvaartmaatschappijen. Op basis hiervan zal het Rijk beoordelen of de verkeersverdelingsregel aan alle criteria voldoet en of deze uiteindelijk zal worden ingezet. Hiervoor is ook goedkeuring door de Europese Commissie noodzakelijk.

Voor Eindhoven is het gezien de marktvraag de verwachting dat de geboden milieucapaciteit in 2019 volledig benut is. Voor de periode daarna is er voor Eindhoven Airport vooral een rol voorzien in het accommoderen van haar deel van de nationale vraag en de regionale vraag en het leveren van een bijdrage aan de regionale economie in balans met de omgeving. Hierbij zal de luchthaven de concurrentie moeten aangaan met omliggende buitenlandse luchthavens. Dit betekent dat Eindhoven Airport zich richt op point-to-point vliegverkeer op markten die vanaf de luchthaven in Eindhoven bediend kunnen worden.

Toekomstbestendige ontwikkeling van Schiphol

In het Aldersakkoord zijn onder meer afspraken gemaakt over een nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) voor Schiphol. Op basis van deze afspraken is vervolgens twee jaar praktijkervaring opgedaan via een experiment. Op 10 februari 2016 heeft in de Tweede Kamer de plenaire behandeling van de wijziging van de Wet luchtvaart voor de invoering van het nieuwe stelsel plaatsgevonden. Het wetsvoorstel is vervolgens met brede steun van de Kamer aangenomen. Op 8 maart 2016 heeft ook de Eerste Kamer het wetsvoorstel aanvaard. Met de wet wordt duidelijkheid naar de omgeving verschaft over het formeel geldende kader voor bescherming van de omgeving en tevens milieucapaciteit gecreëerd voor de luchtvaartsector om zich verder te ontwikkelen. Het kabinet zet alles in het werk om de afspraken in 2016 verder te verankeren in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

In de plenaire behandeling zijn vanuit de Tweede Kamer aandachtspunten meegegeven over de toekomstbestendigheid van het NNHS in relatie tot de verdere ontwikkeling van Schiphol in balans met haar omgeving. Hierbij is de regering onder meer verzocht tot een zodanige invulling van de vierdebaanregel van het nieuwe stelsel te komen dat de luchtvaartsector een prikkel tot innovatie blijft behouden en ook in de toekomst verdere volumegroei binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren.[13] Dit is relevant om te betrekken bij de vervolgstappen die door het kabinet worden gezet om het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol nu verder te verankeren in het LVB en de wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) met betrekking tot externe veiligheid en geluid.

Adviesopdracht ORS en kaderstelling

In het behandelde wetsvoorstel zijn de principes – vlieg daar waar dat de minste hinder voor de omgeving oplevert en de mogelijkheid van de volumeplafonds – vastgelegd. De regels en de normen ter invulling van de genoemde principes worden vastgelegd in een ontwerp wijziging van het LVB dat aan de Tweede en Eerste Kamer zal worden voorgelegd. Daarin wordt de feitelijke beperkingen van het luchtverkeer respectievelijk de bescherming van de omgeving vastgelegd. Momenteel stelt de sector een Milieueffectrapport (MER) op voor het ontwerp LVB.

Het kabinet heeft eerder aangegeven dat met de regels en de normen van het NNHS gezorgd wordt voor een verdere luchthavenontwikkeling in balans en afstemming met haar omgeving (zie kabinetsreactie d.d. 8 oktober 2013). Het kabinet wil borgen dat deze balans ook ná 2020 intact blijft en het NNHS daarmee toekomstbestendig is.

[13] De vierdebaanregel heeft tot doel om het gelijktijdige gebruik van vier banen op Schiphol te beperken.


Foto: Hollandse Hoogte | Kees van de Veen

De gemaakte afspraken worden zoals aangegeven vertaald naar een definitief ontwerpwijziging-LVB. Het kabinet heeft het College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol (ORS verzocht advies uit te brengen over de toekomstbestendigheid van de onderliggende regelgeving (LVB). Dit moet een perspectief geven voor de ontwikkeling van Schiphol in zijn omgeving, ook ná 2020. Hierbij dienen door het College van Advies de eerder aan de Alderstafel gemaakte afspraken omtrent het NNHS en de voorziene vraagontwikkeling – waarbij ook de aanvullende capaciteit op de regionale luchthavens van Eindhoven en Lelystad een rol speelt – te worden betrokken. Een en ander dient uiteraard plaats te vinden aan de hand van de feitenbasis uit het MER Schiphol, dat op korte termijn wordt afgerond door de initiatiefnemer. De adviesvraag aan de ORS wordt tegelijkertijd met deze Actieagenda aan de Tweede Kamer aangeboden.

Het kabinet heeft de ORS concreet gevraagd te adviseren over:
- De invulling van het eerder overeengekomen 50/50-principe bij de verdeling van de milieuwinst na 2020.
- De wijze waarop de toekomstbestendigheid – in de balans tussen luchthavenontwikkeling en omgeving – van de normen op de regels van het NNHS geborgd is.
- Hierbij het thema nachtcapaciteit te betrekken.

Bij deze advisering over de toekomstbestendigheid – en de balans tussen luchthavenontwikkeling en omgeving – van het NNHS zijn door het kabinet verschillende kaders meegegeven aan de ORS. Hierbij gaat het bij de advisering over het bieden van een ontwikkelperspectief voor de opvang in Nederland van de vervoersvraag naar luchtvaart en een ontwikkelperspectief voor de ontwikkeling van mainportgebonden verkeer op Schiphol in de periode tot en met 2030. Daarnaast zijn de gelijkwaardige bescherming van de omgeving en het NNHS, waarin onder meer de principes ten aanzien van strikt preferentieel baangebruik zijn opgenomen, belangrijke kaders. Ook een blijvende prikkel tot innovatie door de luchtvaartsector en aandacht voor maatwerk en informatievoorziening dienen te worden meegenomen bij de advisering. Daarnaast geldt veiligheid verreweg als de belangrijkste randvoorwaarde. Zowel hinderbeperking als de capaciteitsontwikkeling zijn hieraan ondergeschikt. De consequenties van eventuele voorstellen op veiligheid dienen dan ook expliciet inzichtelijk te worden gemaakt.

Voor een nadere toelichting op de adviesvraag en de kaderstelling verwijst het kabinet naar de Adviesvraag ORS toekomstbestendig NNHS d.d. 14 maart 2016. Over het advies van de ORS wordt de Kamer uiteraard geïnformeerd voordat de nadere invulling van het LVB en LIB formeel wordt vormgegeven (voorhangprocedure Tweede Kamer na zomer 2016).

7.2 Operationele capaciteit Schiphol

Door te blijven investeren en innoveren kan Schiphol een topproduct bieden en reizigers, vracht en luchtvaartmaatschappijen efficiënt, punctueel en duurzaam faciliteren, tegen een concurrerend kostenniveau. Voor de verdere groei en versterking van Schiphol is een omvangrijke uitbreiding en vernieuwing van de faciliteiten en een structurele verbetering van de kwaliteit noodzakelijk. Dat is nodig om succesvol te kunnen blijven concurreren met andere luchthavens in Europa en daarbuiten. Daarbij gaat het om maatregelen zoals de uitbreiding van de terminal, de pieren en de voorzieningen aan de luchtzijde (vliegtuigopstelplaatsen, platformen en het rijbanenstelsel) en de landzijde (wegenstelsel en parkeerfaciliteiten).

- Een nieuwe pier voor de luchthaven zal gefaseerd worden opgeleverd. Het eerste deel komt eind 2019 beschikbaar en biedt ruimte aan zowel middelgrote als grote vliegtuigen. De volledige capaciteit van de nieuwe pier komt uiterlijk in 2026 beschikbaar.
- Voor de bouw van een nieuwe terminal boven de huidige bagagekelder Zuid (naast de verkeerstoren) en de inpassing hiervan in relatie tot de huidige landzijdige infrastructuur worden op dit moment voorbereidingen getroffen. De terminal, die is bedoeld voor zowel intercontinentale reizigers als reizigers binnen Europa, wordt verbonden met de huidige terminal, zodat het door de reizigers gewaardeerde *one terminal concept* behouden blijft. Volgens de huidige planning zal de nieuwe terminal in 2023 in gebruik worden genomen.
- Schiphol en LVNL werken gezamenlijk aan de optimalisatie van het grondproces op de luchthaven, gericht op een efficiënter gebruik van de infrastructuur. Dit betreft onder meer het realiseren van bufferlocaties (parkeerlocaties voor vliegtuigen) en posities waar vliegtuigen tijdelijk kunnen wachten totdat hun *gate* beschikbaar is. Daarnaast wordt waar nodig het rijbanenstelsel uitgebreid of verbeterd om specifieke knelpunten op te lossen.
- Schiphol investeert continue in kwaliteitsverbetering en vernieuwing van passagiersprocessen. De nieuwe securityfilters, de inrichting van aangename wachtruimtes bij de gates, de metamorfose van Lounge 2 en een grootschalige opknapbeurt en uitbreiding van de Holland Boulevard gaan bijdragen aan een excellente klantbeleving.

Voldoende fysieke ruimte voor de luchthaven is van belang om voldoende, betrouwbare en veilige operaties van en naar de luchthaven ook in de toekomst mogelijk te maken. De overheid levert hieraan onder meer een bijdrage via een restrictief ruimtelijk ordeningsbeleid rondom Schiphol en ruimtelijke grondreserveringen om de mogelijkheid voor een toekomstige parallelle Kaagbaan en een tweede terminalareaal in Schiphol-Noordwest open te laten.

7.3 Capaciteit voor beveiliging en grensbewaking

Een soepel verloop van passagiersstromen is van groot belang voor de luchthaven Schiphol. Er wordt continu een afweging gemaakt tussen het belang van de mobiliteit en veiligheid. Bij deze belangenafweging worden geen concessies gedaan aan de kwaliteit van de grensbewaking en de veiligheid van de luchthaven.

De Koninklijke Marechaussee (KMar) is een belangrijke partij met haar taken op het gebied van beveiliging, grenscontrole en politietaken. De KMar voert deze taken uit onder gezag van de minister van VenJ.
Het aantal passagiers en vliegbewegingen op Schiphol groeit harder dan verwacht. Ook wordt de KMar geconfronteerd met wijzigende wet- en regelgeving en wordt steeds meer van haar gevraagd als gevolg van de internationale veiligheidssituatie (antiterrorisme en migratiestromen). Dit heeft aanzienlijke gevolgen voor alle luchthaventaken van de KMar. Specifiek in het grenspolitieproces heeft dit invloed op de werklast en -druk (de hoeveelheid benodigd personeel), op het materieel, de benodigde ICT en de infrastructuur. Daarom worden de onderstaande stappen gezet.

Korte termijn

Voor de korte termijn onderhoudt de KMar nauw contact met Schiphol en de minister van VenJ over capaciteitsinzet, prioritering en stroomlijning van processen. Het gezamenlijke doel is het zoveel mogelijk op verantwoorde wijze voorkomen van lange wachtrijen in het grensproces op de luchthaven. Voor 2016 wordt voorzien in een versterking van de capaciteit van de KMar op Schiphol met ongeveer 85 medewerkers. Dit wordt gerealiseerd door – vanuit de reguliere personeelsinstroom van de KMar – nieuw in dienst tredend personeel eerst op Schiphol te plaatsen. Naast de hiervoor genoemde versterking wordt in 2016 extra personeel ingezet op Schiphol door steun vanuit de Douane, de Dienst Justitiële Inrichtingen en vanuit interne herschikking bij de KMar. Dit komt neer op een flexibele inzet, tijdens de drukke perioden, van in totaal 50 extra medewerkers. Daarnaast wordt er gezamenlijk gewerkt aan methoden die het grensproces efficiënter kunnen maken, zonder daarbij afbreuk te doen aan de kwaliteit en veiligheid op de luchthaven. In dit verband wordt gewerkt aan:

- Innovatieve oplossingen die het grensproces ondersteunen, waaronder:
  - Automatische grenspassage (*automated border control*, of ABC-poorten). Groeiende aantallen reizigers maken hier nu al van gebruik van, maar de stabiliteit van dit systeem moet worden verhoogd. De ministeries van VenJ en Defensie hebben samen met Schiphol de eerste verbetermaatregelen geïmplementeerd. Een structurele verbetering van het systeem wordt naar verwachting in het najaar van 2016 gerealiseerd.
  - Verdere toepassing van biometrie, uiteraard binnen de grenzen van de privacy. Het voorstel van de Europese Commissie van 6 april 2016 over een Europees in- en uitreissysteem gaat hier ook expliciet



Foto: Hollandse Hoogte | Goos van der Veen

op in. Tot slot kan worden geleerd van de pilot *Happy Flow* op Aruba waarbij biometrie een rol speelt in diverse luchthavenprocessen. De KMar, het ministerie van VenJ, Schiphol en KLM nemen deel aan deze pilot.

- Beleidsmatige oplossingen om het grensproces verder te optimaliseren. Onderzocht wordt bijvoorbeeld of het aantal nationaliteiten dat gebruik kan maken van de automatische grenspassages kan worden vergroot, zodat meer reizigers gebruik kunnen maken van de automatische grenspassage.

Middellange termijn

Voor de middellange termijn wordt ingezet op (versnelde) invoering van nieuwe technologie en andere werkwijzen. Denk bijvoorbeeld aan (meer) automatische grenspassage, het verkennen van de mogelijkheid van invoering van *pre-clearance* voor de Verenigde Staten, een Europees in- en uitreissysteem (EES) en een *Registered Travellers Programme* (RTP-NL). Verder wordt gestreefd naar meer differentiatie in de passagiersstromen op basis van informatie gestuurd optreden. Voor de termijn 2016-2019 is tevens nadere besluitvorming over de inzet van de KMar op haar luchthaventaken, waaronder Schiphol, vereist. Hiertoe bereidt de KMar in samenspraak met de betrokken departementen een voorstel voor. Dit voorstel zal voor de zomer van dit jaar gereed zijn.

Lange termijn

Ook voor de inzet op de langere termijn (2020-2025) wordt in kaart gebracht wat de ontwikkelingen zijn van de luchthavengroei en wat hiervan de gevolgen zijn voor de inzet van personeel, materieel en de benodigde innovatie. De relevante ministeries worden bij dit proces betrokken. Er wordt naar gestreefd een eerste beeld te hebben in 2017.

7.4 Luchtruimcapaciteit

Voldoende capaciteit van het luchtruim en de luchtverkeersdienstverlening is van belang om veilig en met een grote betrouwbaarheid vliegverkeer te kunnen afhandelen. Het kabinet zet zich samen met alle belanghebbende partijen ervoor in om het Nederlandse en Europese luchtruim optimaal te benutten. De inzet is gericht op vereenvoudiging van de luchtruimstructuur en het aanpakken van knelpunten. De kaders hiervoor heeft het Rijk geschetst in de Luchtruimvisie. Deze zijn gericht op het realiseren van de doelstellingen binnen Single European Sky (SES) ter verdere verbetering van veiligheid, efficiëntie (reisduur, brandstofverbruik) en kostenbesparingen. Het omvliegen is in Europa al afgenomen tot 2,7% per vlucht. Dat betekent dat gemiddeld minder dan 30 kilometer wordt omgevlogen per vlucht binnen Europa. Het kabinet blijft een groot voorstander van de realisatie van SES. Hoewel de afgelopen jaren de nodige resultaten zijn bereikt, blijft de voortgang nog achter bij de ambities. Daarom zet het kabinet in Europees verband in op een nieuwe impuls. Een centrale plaats hierin heeft het SES onderzoeksprogramma SESAR. Door toepassing van nieuwe procedures en technologieën vanuit SESAR zal het operationele concept van de luchtverkeersdienstverlening worden gemoderniseerd. Het kabinet zet samen met onder andere Schiphol, KLM en LVNL in op het maximaal benutten van de Europese gelden binnen de Connecting Europe Facility (CEF) om de implementatie van nieuwe concepten en technieken te bespoedigen.

In de afgelopen jaren is goede voortgang geboekt in het beter benutten van het luchtruim door middel van het flexibel en dynamisch toewijzen van het luchtruim aan een bepaalde gebruiker *(Flexible Use of Airspace)*. Een intensievere civiel-militaire samenwerking is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde. Daarnaast heeft het kabinet voor de verdere optimalisatie van het Nederlandse luchtruim een aantal grootschalige luchtruimwijzigingen in voorbereiding. Het gaat hierbij onder andere om het realiseren van een Terminal Manoeuvering Area (TMA) Holland Regional en een nieuw militair grensoverschrijdend oefengebied (*Cross Border Area Land*, CBA-Land) in het luchtruim van Duitsland en Nederland. Hiertoe zal de gehele routestructuur in het oosten en zuiden van Nederland moeten worden aangepast en het huidige militaire oefengebied in het zuiden worden verplaatst. Hierdoor wordt een nieuwe route *(Central West)* geopend voor het civiele luchtverkeer tussen Schiphol en Frankfurt. In combinatie met de realisatie van een vierde, zuid-oostelijk naderingspunt (de zogenoemde 4^{e} *Initial Approach Fix*, of IAF) wordt hiermee de ontsluiting van de mainport Schiphol verbeterd. Realisatie van de projecten CBA-Land en Central West/4^{e} IAF was oorspronkelijk voorzien voor respectievelijk eind 2017 en eind 2018. Eind 2015 is duidelijk geworden dat beide termijnen niet

langer haalbaar zijn. Redenen hiervoor liggen in het feit dat eerst de civiel-militaire co-locatie op Schiphol-Oost gerealiseerd moet zijn en voldoende tijd heeft gekregen om stabiel te werken. Daarnaast kent de 4e IAF nog enkele resterende ontwerpopgaven, waarvoor op dit moment onvoldoende operationele expertise (i.c. actieve verkeersleiders) binnen LVNL beschikbaar gesteld kan worden. Daarom staan genoemde projecten tijdelijk stil, totdat er duidelijkheid is over een nieuwe, haalbare planning.

Het kabinet heeft recent bij het wetsvoorstel tot uitbreiding van de personele reikwijdte van de Wet Normering Topinkomens (WnT-3) voorgesteld om de luchtverkeersleiders van LVNL buiten de scope van deze uitbreiding te houden. Dit is van belang om binnen een internationaal concurrerende arbeidsmarkt, waar sprake is van structurele krapte, LVNL een aantrekkelijke werkgever voor nieuwe luchtverkeersleiders te laten zijn en blijven. Het kabinet heeft het bestuur van LVNL gevraagd om uiterlijk 1 oktober 2016 met voorstellen te komen voor onder andere een vergroting op korte termijn van de inzetbare capaciteit van luchtverkeersleiders. Daarbij is het ook belangrijk te kijken naar hoe het rendement van de opleiding kan worden verhoogd en nog sterker kan worden ingezet op het aantrekken van talentvolle zij-instromers. Ook de voorgenomen co-locatie van civiele en militaire luchtverkeersleiding kan bijdragen aan een hogere efficiency in de inzet van schaars beschikbare operationele expertise.

De komende jaren zullen de LVNL en het kabinet investeren in een pakket van concrete maatregelen om de luchtzijdige infrastructuur te optimaliseren voor verdere groei van het luchtverkeer. Concreet gaat het om:

Investering in vervanging en modernisering luchtverkeersleidingssysteem

Vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem stelt Nederland in staat de afhandeling van het luchtverkeer te moderniseren en beperkingen in communicatie tussen Europese verkeersleidingscentra op te lossen. Daarnaast kunnen dan nieuwe technische functionaliteiten worden ingebouwd afkomstig uit SESAR. Op deze manier kan de afhandeling van verkeer efficiënter plaatsvinden, zijn minder instructies in het naderingsgebied van Schiphol nodig en wordt de planbaarheid van het vliegverkeer vergroot. De vervanging en uitbouw met nieuwe functionaliteiten zal gefaseerd plaatsvinden. Daarnaast investeert LVNL in het torensysteem van Schiphol. Digitalisering verbetert de ondersteuning van procedures, bijvoorbeeld ten aanzien van startvolgorde, planning en taxiroutes. Ook worden extra werkplekvoorzieningen in de toren gerealiseerd. Samen met Schiphol Group is een roadmap uitgewerkt om de grondinfrastructuur op de luchthaven te laten meegroeien met het verkeersvolume. Zo wordt alles in het werk gesteld om de toekomstige groei van Schiphol te kunnen faciliteren.

Investering in co-locatie civiele en militaire luchtverkeersleiding

Gelijktijdig met de investeringen in de technologische infrastructuur wordt er nauwer samengewerkt met de militaire luchtverkeersleiding. De beide luchtverkeersleidingorganisaties, de LVNL en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), worden gezamenlijk op Schiphol gehuisvest. De co-locatie zal bijdragen aan een efficiënter gezamenlijk gebruik van benodigde infrastructuur en het luchtruim. Dit is zeer gewenst met het oog op een toekomstvaste bereikbaarheid van Schiphol, onder meer door het verbeteren van de zuidoostelijke ontsluiting en de ingebruikname van Lelystad Airport. Er wordt geïnvesteerd in gezamenlijke huisvesting, trainingsfaciliteiten en systemen en er zal een volwaardige back-up faciliteit (in geval van calamiteiten) beschikbaar komen.

Verbeterpakket procedures en afstemming

De komende jaren zullen procedures in het luchtruim en maatregelen op de grond worden aangepast om de voorspelbaarheid en efficiënte afhandeling van verkeersstromen te vergroten en de spreiding van geluidhinder te beperken. LVNL zal hiertoe gefaseerd vaste naderingsroutes voor de hoofdbaancombinaties op Schiphol introduceren voor zover mogelijk binnen de kaders van capaciteit en milieu. Ook investeert de LVNL in een systeem dat ervoor zorgt dat vliegtuigen meer overeenkomstig de planning het naderingsgebied van Schiphol binnenvliegen. Verder wordt de mogelijkheid gecreëerd om terug te vallen op landingsprocedures via satellietnavigatie in het geval van uitval van het *instrument landing system*. Verdere verbetering van het vlucht- en afhandelingsproces is mogelijk als alle ketenpartners op de luchthaven onderling nog meer samenwerken en operationele informatie met elkaar delen. De luchthaven Schiphol, LVNL, KLM, andere luchtvaartmaatschappijen en de afhandelaren werken samen om informatie te delen en processen op elkaar afstemmen via *airport collaborative decision making*.

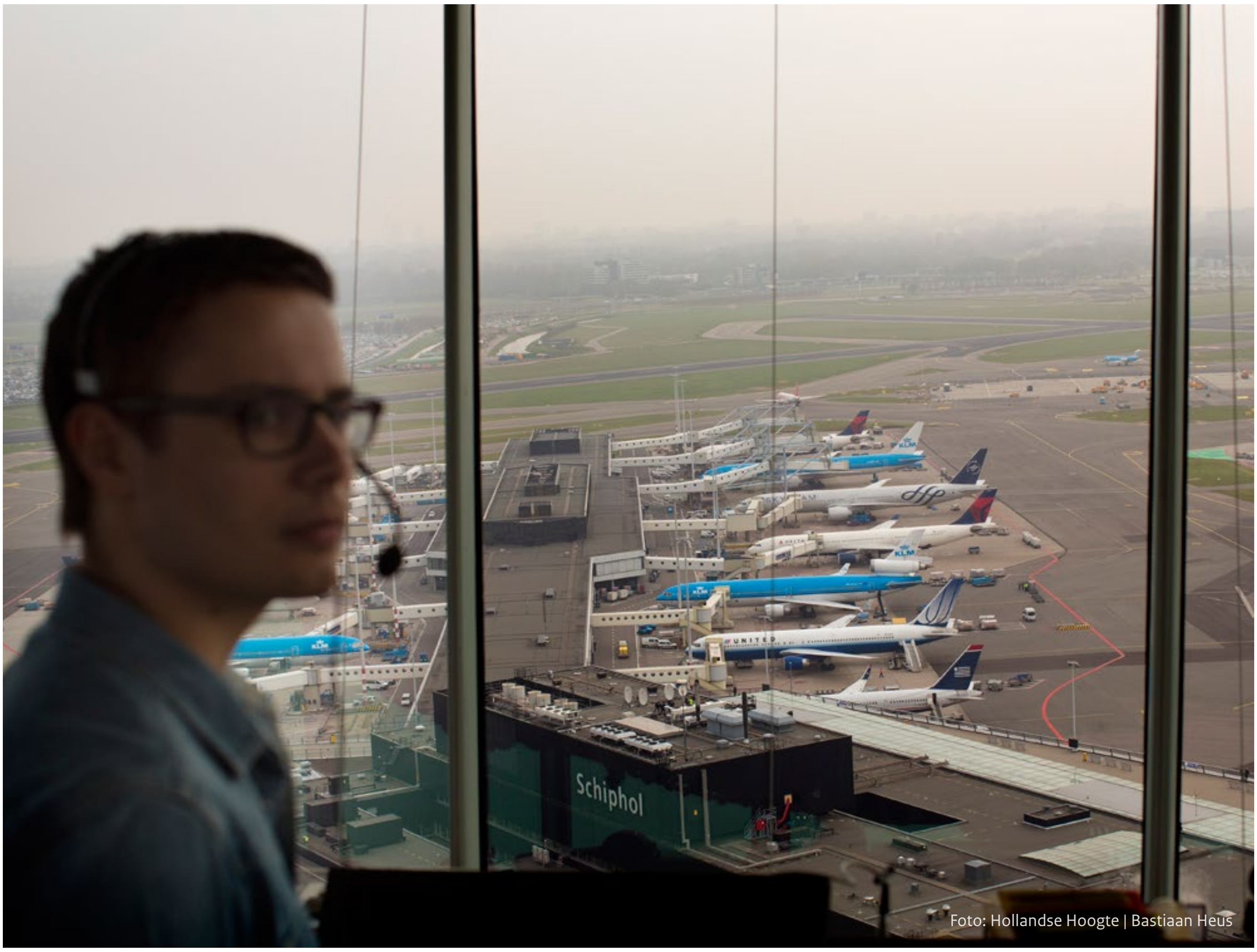


Foto: Hollandse Hoogte | Bastiaan Heus

Naast de bovengenoemde investeringen wordt er in het kader van SESAR gekeken naar nieuwe innovaties en technologieën om de tijdseparatie tussen toestellen op een veilige manier te verkleinen. Ook wordt in de toekomst het gebruik van parallelle landingsbanen bij glijvluchtlandingen wellicht toepasbaar. Het ministerie van IenM en LVNL kijken steeds kritisch naar de daadwerkelijke effecten van potentiële maatregelen. Een goede balans tussen investeringskosten en rendement staat voorop, evenals een goede betrokkenheid van de sector. Tegelijkertijd is de verwachting dat ook winst kan worden behaald door goede afspraken te maken met directe buurlanden over het afwikkelen van luchtverkeer. Hier zullen het ministerie van IenM en LVNL blijvend in investeren om te komen tot gunstige, slimme en voordelige afspraken.

Belangrijkste acties

- Het kabinet wil de groeiende vraag naar luchtvervoer accommoderen in Nederland in balans met de omgeving en binnen de kaders van veiligheid en duurzaamheid.
- Afronding verkeersverdelingsregel om niet-mainportgebonden verkeer te verplaatsen naar de luchthaven Lelystad.
- Het kabinet heeft de ORS om advies gevraagd over de toekomstbestendige ontwikkeling van Schiphol, in balans met de omgeving. Hierbij zijn belangrijke kaders meegegeven.
- Investeringen door Schiphol in luchthaveninfrastructuur.
- Realiseren efficiënt grensproces op basis van innovatieve oplossingen. Het kabinet onderzoekt of meer capaciteit van de KMar nodig is.
- Komen tot efficiënt gebruik van het luchtruim. Waar nodig wordt geïnvesteerd in modernisering.

8. Creëren van ruimte voor wonen en vliegen

Schiphol en de aan- en uitvliegroutes van en naar de luchthaven liggen in een drukbevolkte regio. Geluid als gevolg van het vliegverkeer is daarom een continu vraagstuk in relatie tot bestaande en nieuwe woningbouw. Om de omgeving te beschermen tegen de overlast van luchtvaart zijn ruimtelijke beperkingen geformuleerd rond Schiphol. Deze zijn geborgd in het LIB Schiphol. In de toekomst zal de behoefte aan woningen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) nog toenemen. Tot 2040 wordt die behoefte geschat op 300.000 woningen extra in de MRA. Tegelijkertijd is het de ambitie om Schiphol te laten doorgroeien. In de beleidsnota Mainport en Metropool wordt uitgebreid ingegaan op de verstedelijking en leefbaarheid in de regio en de ontwikkeling van Schiphol.

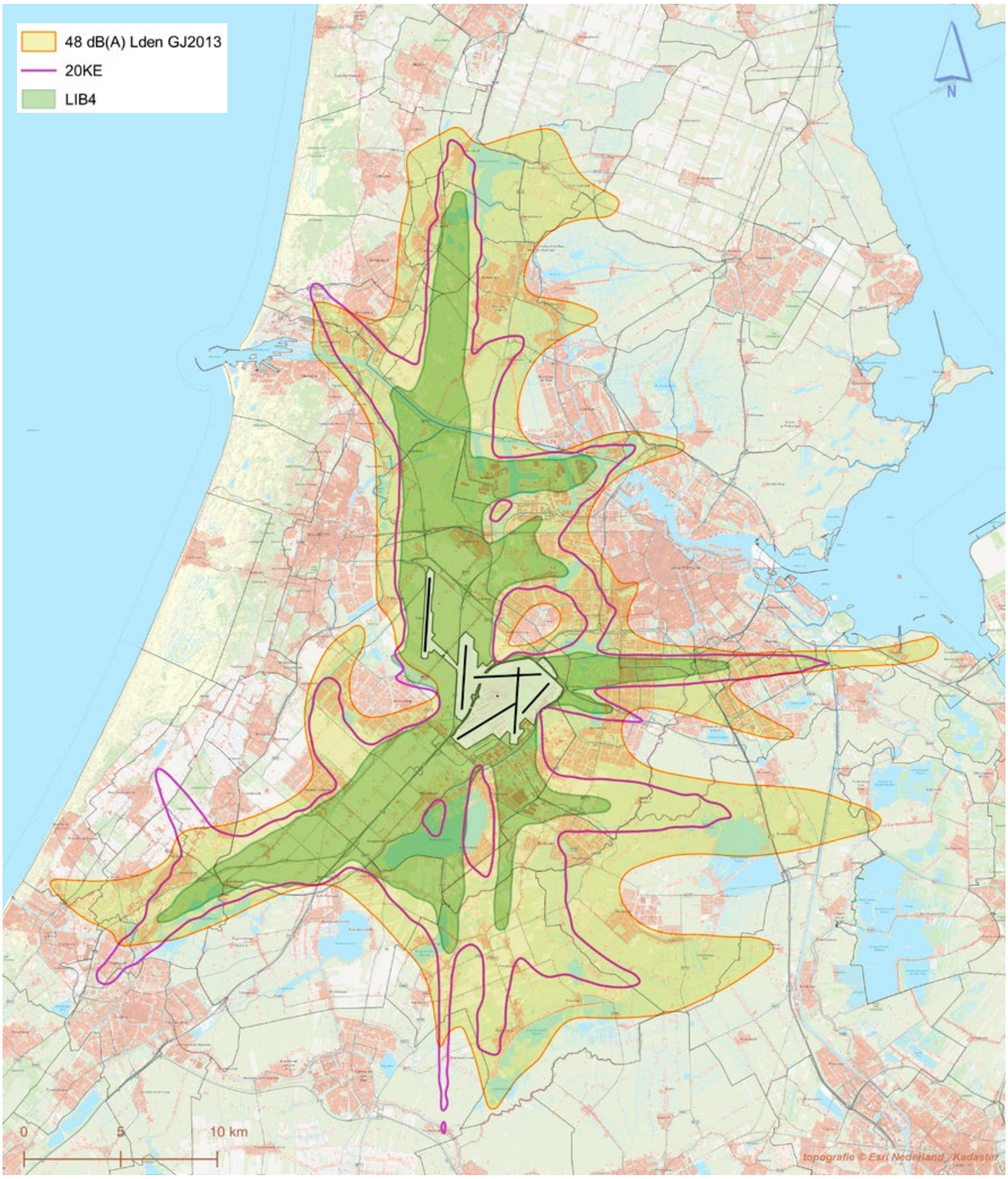
Het kabinet wil ruimte bieden aan de groei van Schiphol en tegelijkertijd ruimte vinden voor woningbouw in de regio rondom Schiphol. Daarvoor zijn keuzes gemaakt wat er op korte termijn kan en wordt een traject gestart om met gezamenlijke inzet van alle betrokken partijen te komen tot een integrale, robuuste en slimme aanpak voor de middellange termijn.

8.1 Korte termijn

Voor de korte termijn heeft het Rijk met de omgevingspartijen de volgende afspraken gemaakt:

- Binnen de LIB4-contour, het beperkingengebied als gevolg van geluid, blijven strenge bouwbeperkingen gelden. Specifieke knelpunten die in dat gebied worden ervaren, zullen door het Rijk met betreffende gemeenten en provincies worden besproken. De inzet is om voor de zomer van 2016 over mogelijke oplossingen voor deze knelpunten te besluiten.
- Voor het gebied dat zich bevindt tussen de LIB4-contour en de 20Ke-contour heeft het Rijk met omgevingspartijen afgesproken dat:
    - binnen het bestaand stedelijk gebied door het Rijk geen beperkingen worden opgelegd voor woningbouw. Dit zal de leefbaarheid ten goede komen en zo worden gemeenten in staat gesteld aan de woningbehoefte te voldoen. Wel dienen gemeenten en provincies zich, op grond van hun verantwoordelijkheid voor een zorgvuldige ruimtelijke ordening (zoals vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening),

Figuur 5: ligging van enkele relevante contouren rondom de luchthaven Schiphol



- in hun binnenstedelijke planvorming rekenschap te geven van de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen.
- buiten het bestaand stedelijk gebied geen nieuw stedelijk gebied mag worden ontwikkeld. Hiermee worden nieuwe woningbouwlocaties in het buitengebied ('bouwen in het weiland') voorkomen. Dit is van belang voor de ontwikkelruimte van de luchtvaartsector.

- Gemeenten zullen een gedegen aanpak ontwikkelen voor het informeren van bewoners en het afhandelen van klachten.
- Luchtvaartmaatschappijen worden gevrijwaard van extra kosten als gevolg van de ruimte voor woningbouw die met deze afspraken wordt geboden.

De voor de korte termijn afgesproken regels binnen LIB4 en 20Ke zullen juridisch worden verankerd in het LIB. De overheden dienen wel rekening te houden met het feit dat het traject voor de middellange termijn consequenties kan hebben voor het gebied tussen de LIB4-contour en de 20Ke-contour.

In de voorziene wijziging van het LIB voor de korte termijn zullen de grenzen van de beperkingengebieden worden geactualiseerd conform de regels van het NNHS, zoals die worden vastgelegd met het nieuwe LVB Schiphol. De wijzigingsbesluiten LVB en LIB zijn voorzien in 2017.

Het LIB is in oktober 2015 reeds gedeeltelijk gewijzigd om de vliegveiligheid op en rondom Schiphol te blijven waarborgen. Daarom is een deel van het beperkingengebied voor de omgeving van Schiphol aangepast, gebaseerd op de actuele stand van zaken van de internationale regels voor het veilig gebruik van luchthavens.


Foto: Hollandse Hoogte

8.2 Middellange termijn

Wanneer we verder vooruit kijken blijft een aandachtspunt hoe er in ruimtelijke zin moet worden omgegaan met de spanning tussen de ambities voor de ontwikkeling van Schiphol en de ruimtelijke ontwikkeling van de regio rond Schiphol. Deze regio heeft een aantrekkende werking op nieuwe bewoners die zich daar willen vestigen om te wonen, werken en recreëren. Tegelijkertijd maakt de luchthaven Schiphol als economische motor een vitaal onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam en zal dat ook blijven. Naast de voordelen van Schiphol brengt dat ook (geluids-)hinder met zich mee.

Voor het tot stand brengen van een door alle partijen gedragen oplossing ten aanzien van 'wonen en vliegen' voor de middellange termijn zal advies worden gevraagd aan de ORS. Dit adviestraject loopt parallel aan het ingezette adviestraject over de toekomstbestendigheid van het NNHS. Beide vraagstukken worden in samenhang met elkaar bezien. Na advisering door de ORS zal besluitvorming door het kabinet plaatsvinden.

Adviesaanvraag ORS wonen vliegen op hoofdlijnen en kaderstelling

Het toekomstig gebruik van Schiphol heeft effect op de mogelijkheden voor woningbouw en vice versa: enerzijds moet er ruimte zijn voor het accommoderen van de woningbouwopgave, anderzijds moet er ruimte en flexibiliteit blijven voor de ontwikkeling van de luchtvaart. Dit vergt een gebalanceerde uitwerking van het ruimtelijke beleid en het luchtvaartbeleid in een ruim gebied rond Schiphol. Zo zijn de komende jaren wijzigingen in het luchtruim voorzien, zoals de zuidoostelijke luchtzijdige ontsluiting van de luchthaven (de 4e IAF), die ertoe leiden dat opnieuw zorgvuldig naar de afstemming luchtzijdig-landzijdig dient te worden gekeken.

Bij de oprichting van de ORS zijn de vraagstukken van ruimtelijk beleid 'voor zover die betrekking hebben op de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving' tot de agenda van de ORS gerekend. Conform amendement Visser treedt de ORS niet in de rollen en bevoegdheden van partijen die primair verantwoordelijk zijn voor het vaststellen van het beleid ten aanzien van het versterken van de netwerkkwaliteit, een ruimtelijk-economische structuurversterking en het vergroten van de leefkwaliteit rond de luchthaven.

De ORS zal worden gevraagd te adviseren over een door alle partijen gedragen middellange termijnoplossing voor wonen en vliegen (tot 2030) waarin:
- Mogelijkheden worden aangereikt om de spanning tussen hinderbeleid en ruimtelijk beleid weg te nemen dan wel tot een minimum te beperken.
- Wordt aangegeven wat de mogelijkheden zijn om te komen tot een robuuste indeling van het luchtruim, waaronder ook de toekomstige ontwikkelingen zoals de 4e IAF en vaste naderingsroutes, en hoe dit zich verhoudt tot het ruimtelijk beleid op de grond.
- Wordt geschetst wat dit betekent voor mogelijke gevolgen in termen van hinder, ruimtelijke ordening en groei- en ontwikkelruimte voor de luchtvaartsector.
- Aandacht wordt besteed aan het sturingsvraagstuk.
- De mogelijkheden worden aangereikt om op een andere manier met de relatie hinderbeperking, luchtvaartontwikkeling en woningbouwopgaven om te gaan, gegeven de gesignaleerde behoefte om te wonen in de Schipholregio, de behoefte aan toekomstige groeiruimte voor de luchtvaart en de behoefte aan hinderbeperking vanuit de omgeving. Nagegaan dient te worden op welke wijze het beter op elkaar afstemmen van ontwikkelingen in de lucht en ontwikkelingen op de grond mogelijkheden biedt voor maatwerk.

Het kabinet vindt het vanwege het economisch belang voor Nederland en de concurrentiepositie van de mainport Schiphol noodzakelijk dat de toenemende vraag naar luchtvervoer in Nederland geaccommodeerd wordt, zowel nu als in de toekomst. Dit vraagt om een slimme toekomstbestendige aanpak voor Schiphol, waarbij ook het vraagstuk rond woningbouw wordt betrokken. Dit is alleen mogelijk als dit in gezamenlijkheid door alle betrokken partijen wordt opgepakt. Gelet hierop wil het kabinet kaders meegeven aan de ORS voor de invulling van de adviesaanvraag over een middellange termijn perspectief voor wonen en vliegen. In de adviesaanvraag voor wonen en vliegen wordt gevraagd om een ontwikkelperspectief voor de opvang in Nederland van de vervoersvraag naar luchtvaart en een ontwikkelperspectief voor de ontwikkeling van mainportgebonden verkeer op Schiphol in de periode tot en met 2030 te bieden, rekening houdend met de ontwikkelmogelijkheden op de grond voor onder andere woningbouw. Uitgangspunt is het accommoderen van de groei in balans met de omgeving. Daarnaast wordt als kader onder meer de gelijkwaardige bescherming van de omgeving en het NNHS (waarin onder meer de principes van ten aanzien van strikt preferentieel baangebruik zijn opgenomen) meegegeven. Ook een blijvende prikkel tot innovatie door de luchtvaartsector en aandacht voor maatwerk en informatievoorziening dienen te worden meegenomen bij de advisering. Tot slot is het accommoderen van de woningbouwopgave van belang: het ruimtelijk beleid moet robuust zijn voor de toekomst door een actualisatie van het beperkingenbeleid dan wel het zoeken naar alternatieven. De adviesaanvraag aan de ORS wordt in juni 2016 verwacht en vervolgens met de Tweede Kamer gedeeld.

Belangrijkste acties

- Bouwbeperkingen in LIB4 gebied worden gehandhaafd.
- Er zullen niet langer bouwbeperkingen gelden binnen bestaand stedelijk gebied tussen LIB4 en 20Ke gebied. Buiten bestaand stedelijk gebied bestaan die beperkingen wel.
- Het kabinet heeft de ORS om advies gevraagd over een oplossing voor ‘wonen en vliegen’ voor de (middel)lange termijn.

9. Tot slot

De mainport Schiphol is een economische motor voor Nederland en onmisbaar voor onze economie: direct levert het meer dan honderdduizend banen op, maar indirect nog veel meer als internationaal knooppunt van mensen, handel en kennis. De positie van de mainport is sterk en het is – gelet op het toenemende belang van luchtvaart in de mobiliteit van mensen en goederen en daarmee voor onze economie – van cruciaal belang om die positie de komende jaren verder te versterken.

De concurrentie in de luchtvaart is groot en de ontwikkelingen gaan snel. De positie van de mainport Schiphol is daardoor geen vanzelfsprekendheid. Alle betrokken partijen rond de mainport zullen de komende jaren keuzes moeten maken en acties moeten ondernemen om de positie van de mainport te versterken. Het kabinet vindt het van belang dat er perspectief is voor verdere groei van de mainport voor de komende jaren. Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen moeten de concurrentie kunnen blijven aangaan met bestaande en nieuwe partijen buiten Nederland. Samenwerking tussen Rijk, luchtvaartsector en andere belanghebbende partijen blijft daarbij essentieel.

Met deze Actieagenda brengt het kabinet de kansen en bedreigingen voor de mainport Schiphol in beeld en geven we aan welke maatregelen Rijk, luchtvaartsector en andere partijen nemen om de positie van de mainport te behouden en een goede basis te leggen voor verdere verantwoorde groei.

Het werk is daarmee niet klaar. Het uitbrengen van de Actieagenda is de start van een permanent proces om met alle betrokken partijen te komen tot inspanningen om de mainport te versterken. Het kabinet wil in gezamenlijkheid blijven kijken naar de kansen en bedreigingen voor de mainport, de mogelijkheden die deze bieden en maatregelen die vervolgens genomen moeten worden. Dit om ook in de toekomst de vruchten van Schiphol als motor van de economie te kunnen blijven plukken.



Foto: Rijksoverheid Mediatheek | Mischa Keijser

Colofon

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Economische Zaken

Ontwerp en realisatie
VormVijf, Den Haag

Fotografie omslag
Hollandse Hoogte | Marco van Middelkoop luchtfotografie

Druk
Telstar Media, Pijnacker

April 2016

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Ministerie van Economische Zaken

Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ez

April 2016